AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

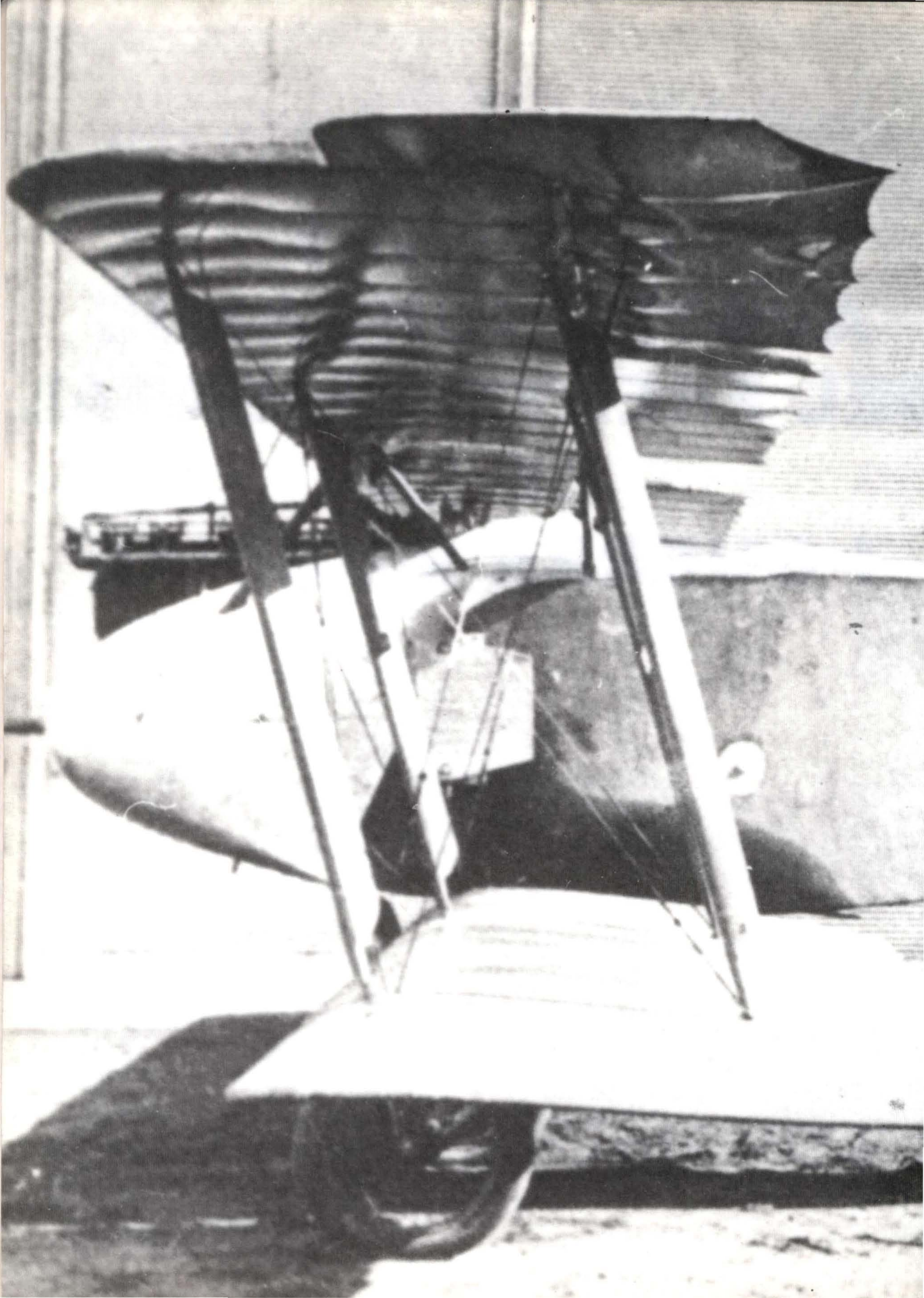
LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ORIENTAL DE LA I GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ORIENTAL DE LA I GUERRA MUNDIAL



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 58

LOS ASES AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ORIENTAL DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en la obra *Austro-Hungarian Aces of World War I*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en inglés de Christopher Chant
Ilustración de cubierta de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Mark Rolfe y Harry Dempsey

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-612-2
D.L.:

Impreso en España

Ilustración de cubierta
Sobre un relieve relativamente llano, con un río que bordea la zona pantanosa y un bosque, pero con pocas muestras de operaciones militares sobre el terreno, un Hansa-Brandenburg CI utiliza sus ventajas en velocidad y altura para volar en círculo sobre un Lebed XII de tal forma que el observador austrohúngaro pueda disparar hacia abajo a la zona de la cabina del aparato ruso.

ÍNDICE

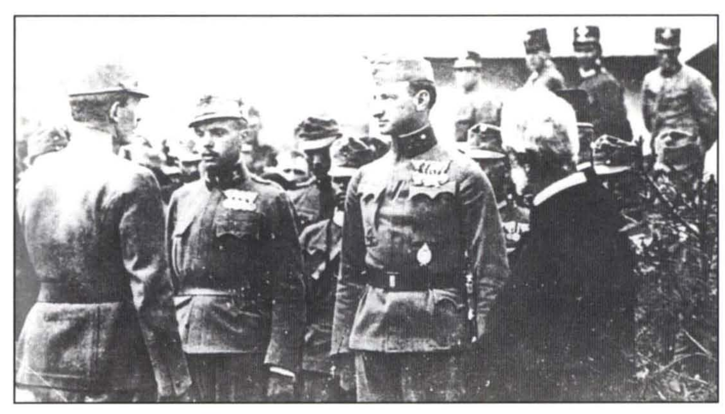
UN IMPERIO AL BORDE DEL COLAPSO

En 1914 el Imperio Austrohúngaro todavía era considerado como una de las grandes potencias, pero en realidad no era nada parecido a eso. Austria-Hungría, el actor individual más importante en la política y la economía de Europa central desde mediados del segundo milenio hasta el periodo posterior al final de las Guerras Napoleónicas en 1815, no logró posteriormente mantener de forma significativa el ritmo de la modernización, tanto política como económica, establecido por los países de Europa occidental.

Este imperio multiétnico lo gobernaban, desde Viena, hombres de origen austriaco que desconocían, lamentable e incluso deliberadamente, el cúmulo de aspiraciones nacionalistas que estaban a punto de desintegrar el imperio. La economía de Austria-Hungría era todavía en gran medida agrícola y las fuerzas armadas del imperio estaban fragmentadas por el rechazo generalizado de los reclutas, un 75% de ellos de regiones donde se hablaban hasta 13 idiomas y el alemán era considerado como el idioma de los gobernantes más que el del pueblo, que servían a un imperio que no reconocía sus aspiraciones y que situaba por encima de ellos a oficiales que en un 75% sólo hablaban alemán.

El resultado fue quizá inevitable y el hecho de que la I Guerra Mundial (1914-1918), el conflicto que finalizó con el desmoronamiento completo del Imperio Austrohúngaro, la iniciara la propia Austria-Hungría debe permanecer como una de las mayores ironías de la historia. Justo antes del estallido de la I Guerra Mundial, el equilibrio de poder en Europa lo mantenían dos agrupaciones diplomáticas y militares importantes, la Triple Alianza y la Triple Entente. La Triple Alianza estaba compuesta por Austria-Hungría, Alemania e Italia, mientras que la Triple Entente la componían Francia, Rusia y el Reino Unido.

En aquel momento, la principal preocupación del Imperio Austrohúngaro era la situación en su frontera sur, donde en la siempre volátil zona norte de los Balcanes bullían los problemas. En esta región, Serbia y Rumanía se habían ganado la independencia del Imperio Otomano en 1878, el año en el que el Imperio Austrohúngaro asumió la administración de Bosnia-Herzegovina, que se anexionó en 1908. Más



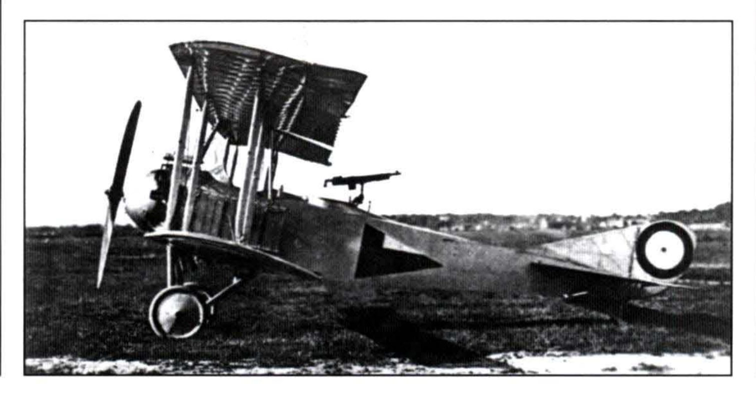
El emperador Karl I pasa revista a algunos de sus hombres en Kazdi-Vasarhely en Rumanía en 1917; el más alto de los dos hombres que miran al Emperador es Otto Jindra, el jefe bohemio de la *Flik* 1.



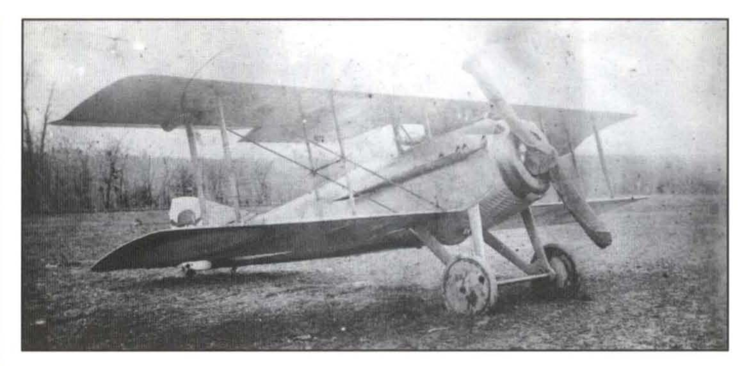
Fotografiados el 1 de agosto de 1918, estos condecorados pilotos austrohúngaros de la *Flik* 51J son, de izquierda a derecha, el Stabsfeldwebel Stefan Fejes (16 victorias), el Oberleutnant in der Reserve Michael Dorcic, el Oberleutnant Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg (28 victorias), el Leutnant Franz Rudorfer (11 victorias) y el Feldwebel Eugen Bönsch (16 victorias).

allá, hacia el sur y el este, Bulgaria había logrado la independencia del Imperio Otomano en 1908 y, como resultado de las dos guerras de los Balcanes (1912-1913), Bulgaria, Grecia y Serbia aumentaron aún más sus territorios a expensas de dicho imperio, mientras que Albania surgió de la misma fuente como un país independiente en el borde oriental y sur del reino independiente de Montenegro, que estaba unido por su borde norte a Bosnia-Herzegovina.

Al igual que Serbia, Rusia tenía ambiciones en los Balcanes y, por lo tanto, se opuso a la anexión austrohúngara de Bosnia-Herzegovina, que estaba poblada por una mezcla de pueblos cristianos y musulmanes de origen eslavo y turco. Sin embargo, el apoyo alemán para Austria-Hungría invalidaba la oposición rusa a la anexión de Bosnia-Herzegovina, pero dejaba a los vecinos serbios en una confusión de ambiciones nacionalistas frustradas. El 28 de junio de 1914, cuando el heredero al trono austrohúngaro, el *Erzherzog* (archiduque) Franz Ferdinand, visitó Sarajevo, la capital de Bosnia-Herzegovina, él y su esposa fueron asesinados por un fanático nacionalista serbio. Este acontecimiento desató el estallido de la I Guerra Mundial: el 23 de julio Austria-Hungría lanzó un ultimátum a Serbia, que ésta aceptó sólo en parte; Serbia se movilizó el 25 de julio y, tres días después, Austria-Hungría declaró la guerra; Rusia se movilizó contra Austria-Hungría, un suceso que desató la declaración alemana de guerra contra ella el 1 de agosto y, de acuerdo con el plan estratégico Schlieffen establecido mucho tiempo antes, contra Francia el 3 de agosto; Alemania realizó sus primeros movimientos ofensivos no contra Rusia sino, en su lugar, contra Francia a través de los países neutrales Bélgica y Luxemburgo y durante este proceso provocó que Gran Bretaña declarara la guerra contra Alemania el 4 de agosto, ya que era uno de los garantes de la neutralidad de Bélgica.



Este Lebed XII de la aviación del ejército imperial ruso está armado con una Colt Modelo 1895 para el observador/tirador.



La aviación del ejército imperial ruso recibió unos pocos aviones avanzados de sus aliados occidentales, en este caso se trata del caza monoplaza SPAD S.7 pilotado por el capitán de EM Alexándr Alexándrovich Kazakov, el "as de ases" ruso con un total de 17 victorias confirmadas, además de hasta 15 derribos sin confirmar, mientras voló con el 19º Escuadrón de Caza del 1er Grupo de Caza.

El alineamiento inicial de los protagonistas de la I Guerra Mundial se completó el 6 de agosto cuando Austria-Hungría declaró la guerra a Rusia. De los seis miembros de la Triple Entente y de la Triple Alianza, sólo Italia optó en aquella fase por una cautelosa neutralidad, y al declarar que Austria-Hungría había anulado las exigencias de la Triple Alianza por su declaración de guerra, Italia decidió esperar el momento oportuno para asegurarse de que cuando entrara en la guerra lo hiciera en el bando vencedor.

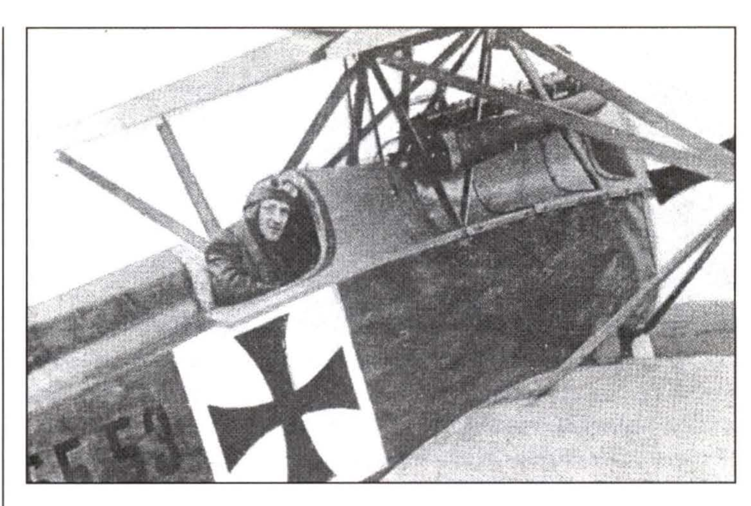
Los miembros de la Triple Entente fueron conocidos como las Potencias Aliadas, mientras que los de la por entonces Doble Alianza fueron reconocidos de forma generalizada como las Potencias Centrales. Los posteriores adeptos europeos a las Potencias Aliadas fueron Italia, Portugal, Rumanía y Grecia el 25 de mayo de 1915, el 9 de marzo de 1916, el 28 de agosto de 1916 y el 29 de junio de 1917, respectivamente, mientras que los que se unieron a las Potencias Centrales fueron el Imperio Otomano y Bulgaria el 30 de octubre de 1914 y el 5 de octubre de 1915, respectivamente. Japón y Estados Unidos se unieron a las Potencias Aliadas en 1914 y 1917, respectivamente.

Bajo el general Franz Conrad von Hotzendorf, su Jefe de Estado Mayor, el ejército austrohúngaro se había preparado para dos planes ofensivos; el plan B se aplicaría en una campaña sólo contra Serbia, mientras que el plan R entraría en vigor en el caso de hostilidades contra Rusia, además de Serbia. Inicialmente, Conrad desplegó sus fuerzas para el plan B, pero posteriormente cambió de idea en favor del plan R después de que hubiera comenzado el despliegue austrohúngaro, lo cual supuso que uno de sus seis ejércitos no quedaba disponible para las operaciones ofensivas en Serbia (dos ejércitos) y en la región de Galitzia, en la zona sur de la Polonia rusa (tres ejércitos). Las fuerzas austrohúngaras participaron en última instancia en cuatro frentes importantes, contra



En mayo de 1917, un oficial superior del ejército austrohúngaro echa un vistazo dentro de un caza Albatros (53.20) fabricado por Oeffag, el primer D III de una cadena que anteriormente había fabricado 16 unidades del D II. El Feldwebel Johann Obeslo, de la *Flik* 38, perdió la vida cuando este avión fue derribado en combate sobre el frente rumano el 14 de octubre de 1917.

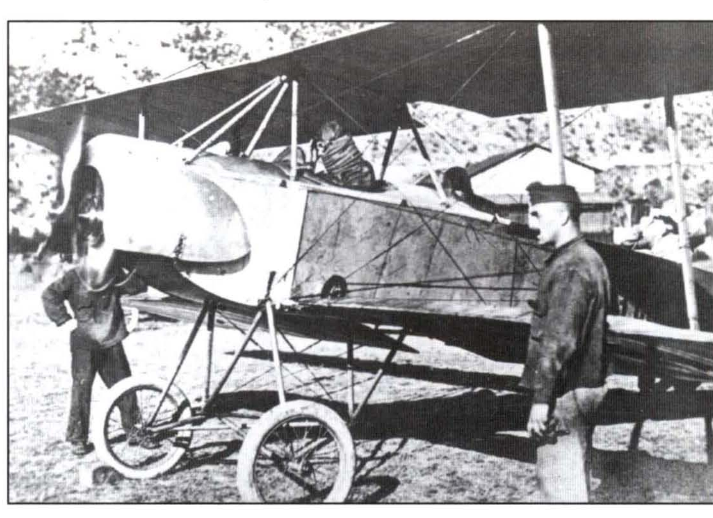
El "as de ases" austrohúngaro Godwin Brumowski retratado en la espaciosa cabina de un caza D I (65.53) con los montantes en forma de estrella, fabricado por la UFAG bajo licencia con un motor de 119 kW (160 CV). Un elemento único de este avión, exigido por Brumowski para reducir el número de encasquillamientos de la ametralladora ocasionados por la humedad que se introducía en la cinta de la ametralladora cargada con tambor en la posición del ala superior, fue el plegado de la cinta en el ala superior.



los italianos en el frente italiano occidental, contra los serbios en el frente serbio del sur, contra los Aliados en un frente macedonio todavía más al sur y contra los rusos en el frente oriental.

A Austria-Hungría le faltaba la fuerza, en términos de un ejército bien adiestrado con reservas adecuadas y con la combinación de los recursos económicos e industriales para apoyar al ejército en una guerra prolongada, y por lo tanto, estaba obligada a solicitar cada vez más el apoyo de Alemania cuanto a personal y armamento.

En líneas generales, la guerra fue un desastre total para Austria-Hungría que, con Turquía, sufrió más pérdidas en términos territoriales globales que Alemania. El 3 de noviembre de 1918, Austria-Hungría logró un armisticio de las potencias aliadas que entró en vigor al día siguiente y que finalizó con la guerra para Austria-Hungría exactamente una semana antes que para Alemania. El resultado neto fue la disolución del Imperio Austrohúngaro. Austria y Hungría se convirtieron en países independientes, grandes partes de Austria y Hungría fueron absorbidas por el nuevo reino de Yugoslavia (posteriormente Serbia), por el nuevo estado de Polonia, por Italia y por Rumanía, y otras partes del antiguo Imperio Austrohúngaro se convirtieron en independientes, como el nuevo estado de Checoslovaquia.



El 03.02 fue el segundo de los 12 biplanos Fokker M.7 que los austrohúngaros importaron de Alemania para el servicio con la denominación local de B I y el grupo propulsor con un motor giratorio de 59,6 kW (80 CV). Se cree que este avión fue pilotado en ocasiones por el Offizierstellvertreter Friedrich Hefty, un as con cinco victorias confirmadas y cuatro sin confirmar.

LAS AVIACIONES AUSTROHÚNGARAS

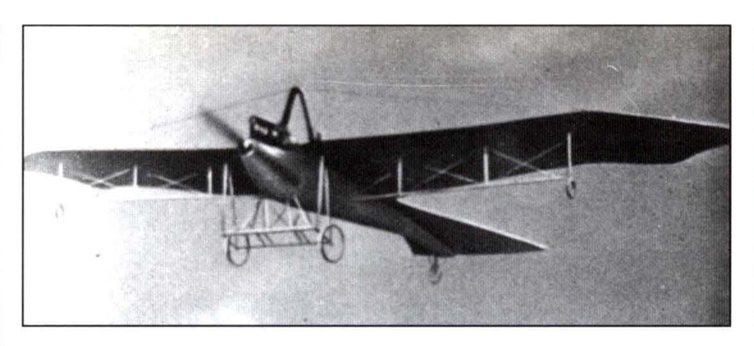
A pesar de la creación en 1893 de un grupo de globos para la localización de la artillería y el reconocimiento del campo de batalla, durante los primeros días de los vuelos con motor, las fuerzas armadas austrohúngaras mostraron poco interés en los aspectos importantes de la aviación y se contentaron con la adquisición de unas cuantas unidades del monoplano con enganches de alambre Etrich Taube (paloma) del diseñador austriaco Igo Etrich. Sin embargo, para 1912 los avances que habían realizado otros países europeos en la creación de sus primitivas aviaciones empujó a los austrohúngaros a organizar un comité que investigara la cuestión de la aeronáutica militar. Este comité informó que se precisaba una aviación y, como resultado, se ascendió a un oficial de nombre Emil Uzelac a *Oberst* (coronel) y se le encargó la creación de lo que posteriormente se convertiría en la *kaiserliche und königliche Luftfahrtruppen* (tropas de aviación reales y del imperio), abreviadas por lo general a *kuk* LFT, o simplemente LFT; el prefijo indicaba que el dirigente del país, Franz Joseph, era emperador de Austria y rey de Hungría.

Uzelac, en aquel momento con 44 años de edad, era un hombre completo, con toda una gama de habilidades que incluían la equitación, la esgrima, el esquí y la posesión de un certificado de maestro marinero. Aunque no tenía ninguna experiencia en los vuelos, Uzelac compensó rápidamente este defecto y sólo en unos pocos meses se le consideró ya como uno de los mejores pilotos en Austria-Hungría. Justo hasta el final de la existencia del imperio austrohúngaro, Uzelac fue el verdadero jefe de la LFT, y en aquella difícil tarea fue un hombre que luchó con energía contra la falta de industrias modernas y contra la infravaloración de las exigencias de la guerra moderna de Austria-Hungría para remediar la inevitable e insuperable escasez de equipos a la que sus unidades tenían que enfrentarse. La naturaleza de Uzelac como hombre y como jefe militar se puede comprobar por el hecho de que, además



El omnipresente jefe de la LFT, Emil Uzelac, hablando con un grupo de las *Luftfahrtruppen*.

Entre los primeros aviones adquiridos por la naciente aviación del ejército austrohúngaro hubo algunas unidades del monoplano Etrich Taube, oficialmente conocido como la clase Modelo A.



de sus funciones como administrador e instructor, también era el piloto de pruebas jefe de la LFT.

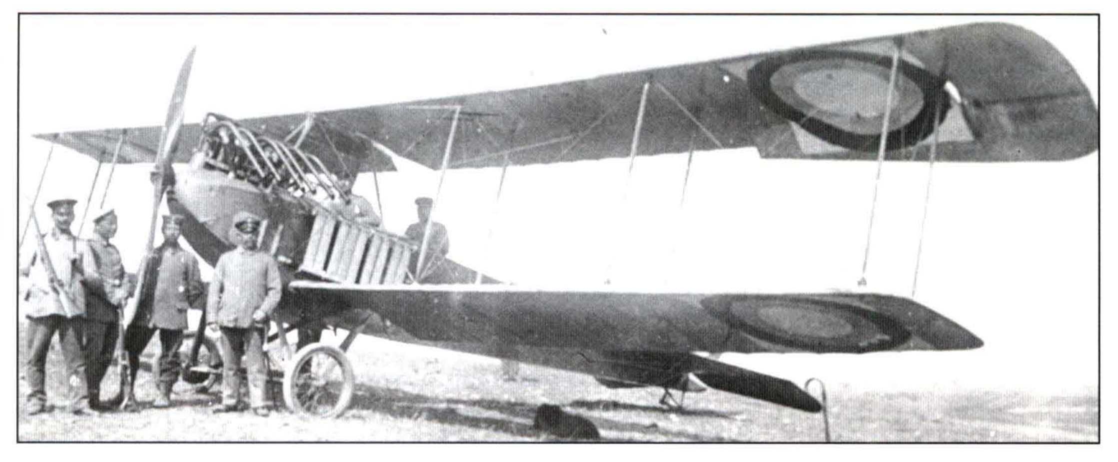
En el momento del estallido de la guerra de Austria-Hungría contra Rusia, Serbia y Montenegro, la fuerza total de la LFT era de 39 aparatos más pesados que el aire, una aeronave dirigible y 10 globos. Los aparatos más pesados que el aire eran del tipo de los monoplanos Etrich Taube, con variantes conocidas dentro de la LFT como A I y A II, y del tipo de los biplanos Lohner Pfeil (flecha). Estos aviones los pilotaban únicamente 85 pilotos, desplegados en nueve *Fliegerkompanien* (compañías de vuelo). Rusia y sus aliados no tenían una fuerza real en el aire, pero para las operaciones en Galitzia y los Balcanes se vio de forma clara la necesidad urgente de más aviones, especialmente después de que se apreciara finalmente el valor de los aeroplanos para el reconocimiento táctico. Los recursos austrohúngaros fueron inadecuados para remediar esta deficiencia y, por lo tanto, los austrohúngaros se acercaron a los alemanes en el tipo de proceso que pronto se convertiría en muy habitual dentro de las acciones bélicas de Austria-Hungría. A Alemania le sobraban pocos aviones, pero de una forma un tanto reacia suministró algunos biplanos sin armamento de categoría B como los Aviatik y los Rumpler.

Esto le dio tiempo a Austria-Hungría para iniciar la creación de nuevas fábricas que evidentemente serían necesarias para la fabricación de las aeronaves y los motores que la LFT iba a necesitar sin lugar a dudas. La industrialización había llegado a Austria-Hungría comparativamente hacía poco tiempo (la producción de acero del país en 1914 era de sólo dos millones de toneladas en comparación con los 17 millones de toneladas de Alemania, y las cifras de 4,4 y 9 millones de toneladas de Francia, Rusia y el Reino Unido respectivamente). Las instalaciones eran inevitablemente limitadas y se evidenció inmediatamente que pocas empresas de las existentes podían aceptar pedidos de más de 50 aeronaves, y estos sobre la base de la fabricación manual en lugar de la base de la cadena de montaje; el único fabricante "importante" de aeronaves era Lohner, aunque el gobierno disponía de una pequeña instalación de fabricación de aviones



Este Aviatik B II (32.25) lo fabricó la compañía matriz con un motor en línea Austro-Daimler de 89,5 kW (120 CV). Destacan los extremos exteriores salientes del ala superior apoyados en montantes oblicuos, el depósito de combustible alimentado por la gravedad bajo la unión de las mitades izquierda y derecha del ala superior y el radiador visible en la parte izquierda del fuselaje, igualado por una instalación similar en la parte derecha.



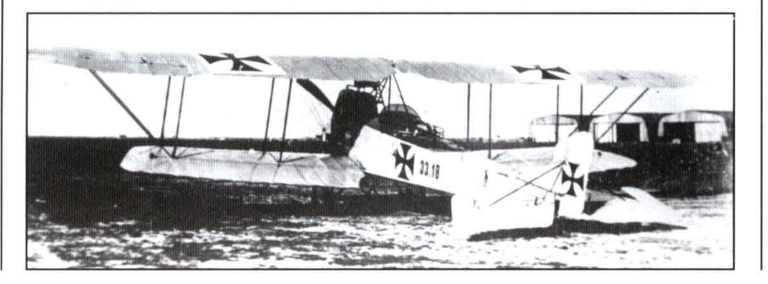


En 1915 este Albatros B I fue recapturado por los rusos, que ya se habían apoderado del aparato en una fecha anterior.

en Fischamend. Sin embargo, la disponibilidad de motores aéreos útiles era mejor. Dos entidades, a saber, Daimler y Warschalowski, y Eissler & Company (conocida como Hiero), eran capaces de suministrar una serie de motores en línea enfriados por agua de cada vez más capacidad y también existía una amplia red de subcontratistas que trabajaban en los motores. Sin embargo, los motores rotatorios enfriados por aire, que ofrecían un mayor índice de potencia/peso de un tipo muy importante para los modelos de aviación habituales en el periodo entre 1914 y 1916, no se podían considerar dada la escasez en Austria-Hungría del aceite de ricino, esencial para la lubricación de estos motores.

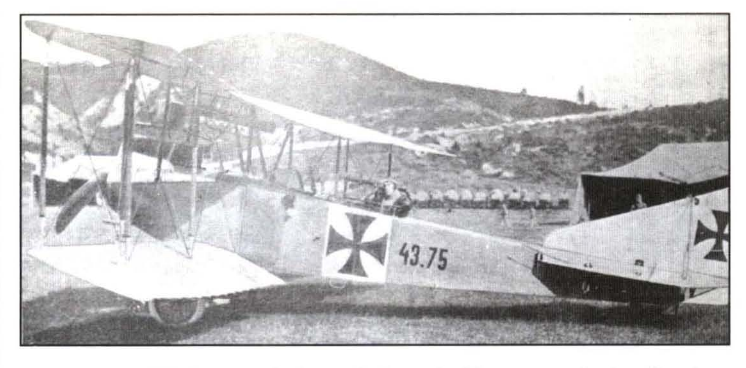
La declaración de guerra de Italia del 15 de mayo de 1915 abrió otro frente e impuso una mayor exigencia para los recursos de la LFT. Este factor se agravó por el hecho de que las operaciones sobre el frente italiano eran más peligrosas que las del frente oriental, como resultado del terreno montañoso sobre el que tenían que operar, por lo general, los aviones; un fallo de motor sobre los Alpes provocaba casi con toda seguridad la muerte del piloto en el resultante aterrizaje forzoso. Con todo, a corto plazo, la LFT tuvo suerte de que la aviación italiana no estuviera en condiciones técnicas de iniciar operaciones aéreas agresivas ya que estaba equipada casi siempre con aviones obsoletos de diseño francés.

La localización de la artillería y el reconocimiento táctico, junto con los bombardeos limitados, eran las funciones normales de los aviones en aquel momento, y los modelos que utilizaba la LFT en mayor número eran los modelos de categoría B Lohner, el Albatros B I fabricado por Phönix, los Aviatik B I, B II y B III austriacos y el Lloyd C II. Normalmente, los observadores disponían de una ametralladora Schwarzlose M07/12 de 8 mm, montada por detrás de la cabina trasera. A co-



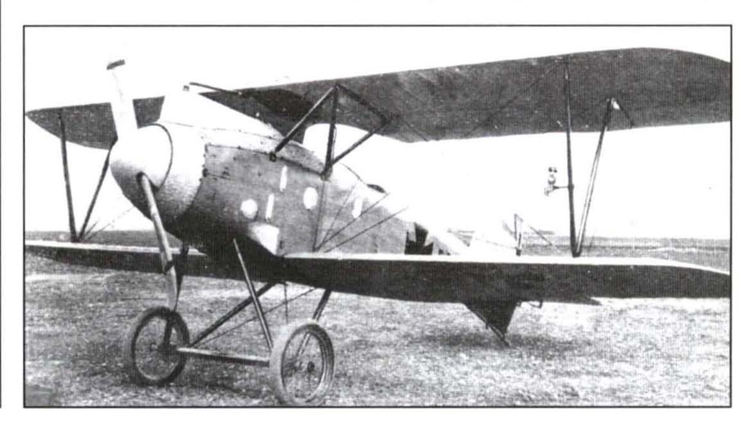
Este biplano biplaza de carácter general, identificable por la primera parte del número de serie (33.18) en el lateral del fuselaje como un Aviatik B III, era un modelo habitual austrohúngaro del periodo intermedio de la guerra. Impulsado por un motor de 119 kW (160 CV), el B III era prácticamente inútil en términos operativos y fue conocido de forma general como la *Góndola* o el *Caballito mecedor* por su movimiento balanceante en el aire.

El 43.75 era un Lloyd C III biplaza fabricado por WFK con un motor Austro-Daimler en línea de 119 kW (160 CV). La posición del observador/tirador, comparativamente bastante atrasada en el fuselaje, mejoró el campo de tiro.

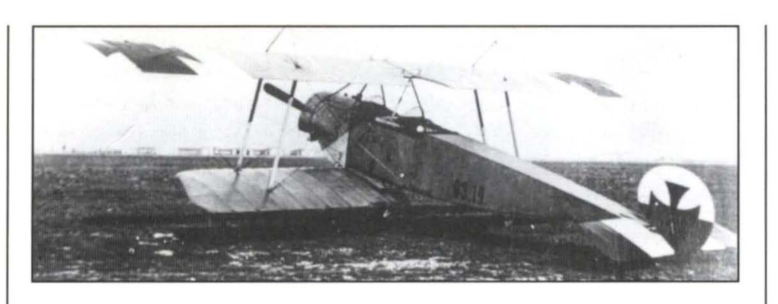


mienzos de 1916, los aviadores de la aviación rusa todavía pilotaban modelos generalmente inferiores, pero los de la aviación italiana comenzaban a recibir aviones más avanzados, incluidos los bombarderos trimotores Caproni y los aviones de combate de caza monoplazas y de reconocimiento biplazas Nieuport Nie.10 y Nie.11 franceses. Los bombarderos Caproni comenzaron un programa de incursiones de bombardeo diurno a gran distancia sobre las montañas, a las que los austriacos ocasionalmente lograban enfrentarse con la ayuda de unos cuantos primitivos cazas monoplanos Fokker E I, recibidos hacía poco de Alemania para funciones de defensa local. El radio de acción de los Fokker era muy limitado, pero sus ametralladoras sincronizadas fijas de tiro delantero los convertían en cazas eficaces para el nivel de la época. Los italianos mantuvieron las incursiones de sus Caproni durante el resto de la guerra contra una oposición gradualmente mayor.

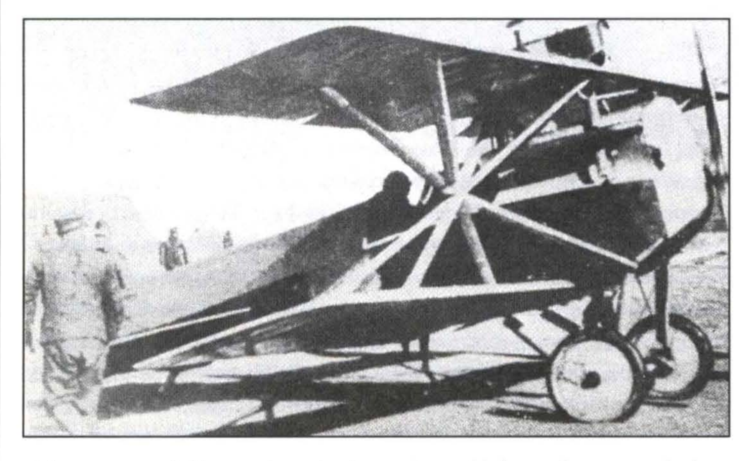
Poco antes del estallido de la I Guerra Mundial, Camillo Castiglione, un industrial millonario de la ciudad portuaria de Trieste, en Austria-Hungría, compró Hansa-Brandenburg, un fabricante alemán de aviones. Ernst Heinkel, que más tarde encontraría empleo en la compañía Albatros, se convirtió en el diseñador jefe de esta empresa, cuyos productos se convirtieron en el eje central de la LFT. Probablemente, el mejor de estos modelos fue el biplaza Hansa-Brandenburg C I, que entró en servicio en 1916 y que se convirtió en el modelo más importante de las *Aufklärungskompanien* (compañías de reconocimiento) durante casi tres años con varios submodelos caracterizados por los motores con más potencia y el armamento más eficaz. Entre otros aviones de reconocimiento que entraron en el servicio en esta fase de la I Guerra Mundial se encontraban el Löhner B VI y C I y el Lloyd C III y C IV. Sin embargo,



Uno de los mejores cazas utilizados por la aviación del ejército austrohúngaro fue el Albatros D II, en este caso se trata de un aparato de la serie 53, fabricado bajo licencia por Oeffag e impulsado por un motor de 134 kW (185 CV).



El 03.19 fue el séptimo de un grupo de 12 aviones biplazas de carácter general Fokker M.10e importados de Alemania para el servicio con los austrohúngaros, con denominación B I. Los elementos característicos de los aviones Fokker de esta época de la guerra eran la unidad de cola sin superficies fijas, con un timón compensado en forma de "coma" y el capot de herradura invertida poco profundo para el motor giratorio de 59,6 kW (80 CV).



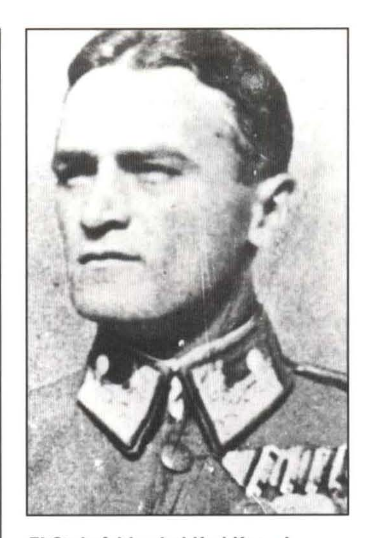
Los orígenes del apodo de *montante en estrella* del Brandenburg KD se pueden observar claramente en esta fotografía de un D I fabricado por UFAG con un motor de 119 kW (160 CV). También destaca la posición sobre el ala superior para la ametralladora fija de tiro a vanguardia Schwarzlose de 8 mm.

al igual que prácticamente todos los aviones biplazas de reconocimiento y de uso general de la I Guerra Mundial, estos modelos fueron por lo general inferiores a los cazas monoplazas de la época, especialmente después de que los italianos introdujeran el Nie.11 en la primavera de 1916.

Sin embargo, esto no se debería entender como ningún tipo de indicación de que la LFT no hiciera caso de la necesidad de aviones de alto rendimiento, ya que Austria-Hungría le compró a Alemania 50 unidades del modelo de reconocimiento Fokker B II (ocasionalmente adaptado como caza) y la empresa MAG de Budapest fabricó con licencia algunas unidades de los cazas Fokker D II. Un tercer modelo de avión aportó una mayor capacidad, el Hansa-Brandenburg KD *(Kampf-Doppeldecker* o caza biplano), que entró en servicio como el D I y que es conocido generalmente como *el del montante en estrella,* debido a su poco frecuente disposición del montante entreplanos. UFAG y Phönix fabricaron dos series de este modelo y varios ases aéreos austrohúngaros lo pilotaron. Por varias razones, incluida la falta de un adecuado sistema



Este Lohner Modelo C (posteriormente B II), fotografiado en 1914, con un motor en línea Hiero, de 63,4 kW (85 CV), tiene los laterales de la cabina cortados posiblemente para facilitar la instalación de una ametralladora. Destaca la célula del ala muy extendida con los alerones fijados en los extremos exteriores sólo del borde de salida del ala superior, y en el fondo, un biplano Aviatik.



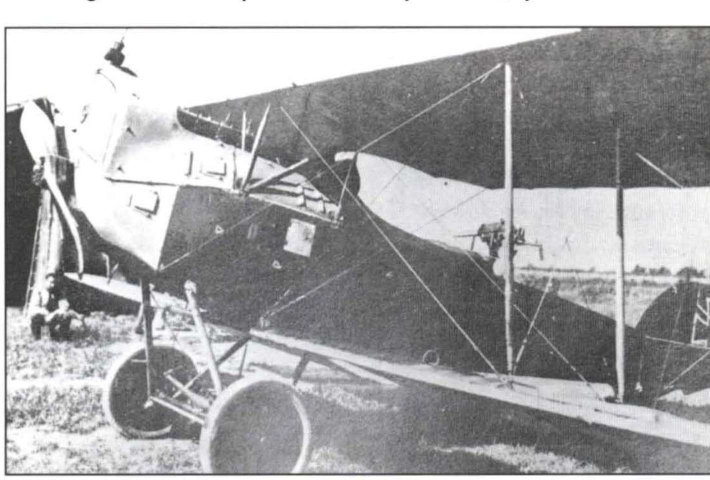
El Stabsfeldwebel Karl Kaszala, 18º en la lista de ases austrohúngaros, con ocho victorias confirmadas, fue fotografiado a finales de 1917 mientras prestaba sus servicios en la *Flik* 41J.

de sincronización, la ametralladora Schwarzlose no se instaló en la parte superior del fuselaje para disparar a través del disco movido por las palas de la hélice, sino que se introdujo en un espacio semiaerodinámico situado en la sección central del ala superior para disparar sobre el disco de la hélice. Esta disposición perjudicó su funcionamiento en cierta medida, pero finalmente el D I supuso para los pilotos de la LFT un caza con el que enfrentarse a los cazas italianos en términos relativamente parejos.

A finales de 1916, Oeffag fabricó con licencia unas 20 unidades de un caza alemán de mayor capacidad, el Albatros D II.

Bajo la supervisión general del Kommando *kuk* LFT de Uzelac (Cuartel General de la LFT) y organizadas a lo largo de las líneas de las formaciones del Ejército de Tierra a las que estaban agregadas, las unidades de la LFT se reorganizaron durante 1917. En el nivel más bajo de la estructura organizativa había tres tipos principales de unidades. La *Fliegerkompanie* (abreviada como *Flik*, compañía de caza) era la unidad de combate básica en el frente y su dotación de pilotos (oficiales y suboficiales) superaba rara vez los ocho, a pesar del hecho de que la plantilla exigía un número algo superior. Al final de la I Guerra Mundial, la LFT había creado un total de 77 unidades *Flik*. El *Fliegeretappenpark (Flep)* era el parque de aviación al que se le encargaba la tarea de suministrar aviones, motores, armas, cámaras y otros suministros a las unidades *Flik*. Las unidades *Flep* también se hicieron cargo de las piezas de repuesto demasiado complejas para las unidades *Flik*, pero que no precisaban el envío del avión o del elemento del equipo a la fábrica. Cada *Flep* era responsable de un segmento fijo del frente, y el número de unidades *Flep* aumentó de tres en julio de 1914 a 11 en noviembre de 1918. La *Fliegerersatzkompanie (Flek)* era la unidad de sustitución encargada de suministrar hombres a las unidades *Flik*, incluidos los pilotos, los mecánicos y los soldados. Las *Flek* eran responsables de la instrucción de estos hombres y también era normal que cada *Flik* se reuniera en una *Flek* y luego partiera hacia el frente como unidad. Al final de la guerra había 22 unidades *Flek* que fueron conocidas de forma colectiva como *Fliegerersatztruppe (Flet)*.

El *Fliegerarsenal* (conocido generalmente como *Flars)* representaba una rama organizativa completamente independiente, que era de una ex-



Se cree que este avión de combate Aviatik C I biplaza de carácter general (37.55) fue el avión que pilotaba un tal Hauptmann Fekete.

traordinaria complejidad burocrática y que estaba controlada directamente por personal civil del Ministerio de la Guerra. En términos generales, al *Flars* se le confió la misión de obtener, evaluar y probar los equipos de la LFT, incluidos los aviones, las armas y los motores. Este organismo había estado presente desde el comienzo de la aviación militar austrohúngara, pero sólo se estableció formalmente en marzo de 1915.

Hay que señalar que durante 1917 a las unidades *Flik* no sólo se les asignó un número, sino también un sufijo en letra que indicaba la función de la unidad. Las letras eran la D para una unidad de localización de la artillería y reconocimiento de alcance corto, *Divisionfliegerkompanie*, agregada a una división; la F para una unidad de reconocimiento a gran distancia, *Fernaufklärerkompanie;* la G para una unidad de bombarderos, *Grossflugzeugkompanie;* la J para una unidad de caza, *Jadgfliegerkompanie;* la K para una unidad de reconocimiento de alcance corto, *Korpsfliegerkompanie*, agregada a un cuerpo de ejército; la P para una unidad de reconocimiento fotográfico de monoplazas, *Photoeinsitzerkompanie;* la Rb para una unidad de reconocimiento fotográfico

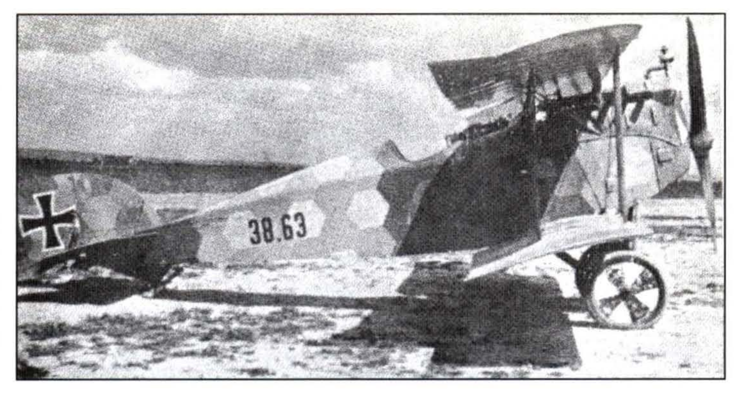


Los aviones de combate austrohúngaros, como este Lloyd C V biplaza de la serie 48, armado en la cabina trasera con una ametralladora Schwarzlose de 8 mm desmontada, se caracterizaron por lo general por su tosquedad en el diseño y en el acabado. Aquí destaca el voluminoso radiador y los "tubos" correspondientes por encima del motor y la mitad inferior del gran carenado sobre la unión de las mitades izquierda y derecha del ala superior para la ametralladora de tiro delantero fijo.

dedicada a funciones de fotografía panorámica para la elaboración de mapas, *Reihenbildaufklärerkompanie;* y la S para una unidad de apoyo próximo y ataque terrestre, *Schlachtfliegerkompanie*. También hubo otros sufijos con letras, pero fueron comparativamente menos frecuentes.

Una vez que se finalizaba un avión en la fábrica, su proceso hasta su usuario en el frente tenía varias fases. Tras el acabado, un *Bauaufsicht* (oficial especialista del ejército agregado a cada fábrica) lo inspeccionaba y lo aprobaba. A continuación, el avión era enviado a un grupo de aceptación *Flars (Gruppe I* en Aspern, cerca de Viena, *Gruppe II* en Budapest, *Gruppe III* en Wiener-Neustadt, *Gruppe IV* primero en Campoformio, en el norte de Italia, pero posteriormente en Odessa para los aviones fabricados por Anatra después de la caída de Rusia, y un *Gruppe* sin numeración en Berlín para los aviones de fabricación alemana. La siguiente fase en el proceso del avión era su envío a una de las unidades *Flep*, y la última fase consistía en su entrega a la unidad *Flik*.

Durante 1917, la LFT introdujo varios modelos de avión nuevos y mejores. El monoplaza Aviatik D I y el biplaza Aviatik C I austriacos (diseñados ambos por Julius von Berg), el biplaza Oeffag C II, el biplaza Lloyd C V, el Albatros D III fabricado en Austria por Oeffag y, a finales

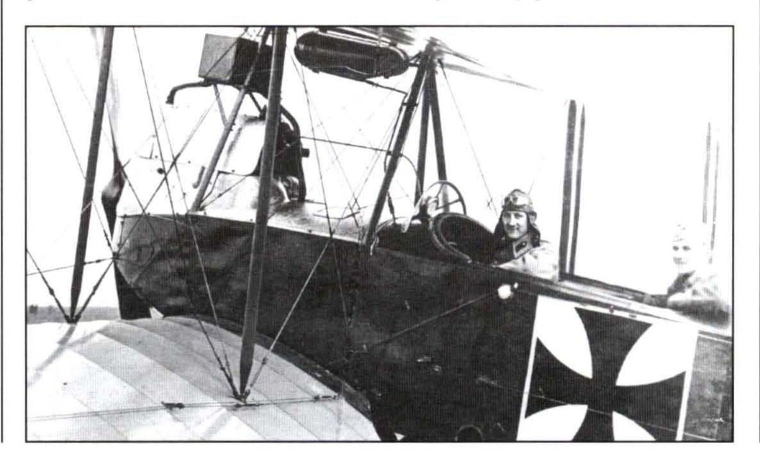


Uno de los pilares de la fuerza de caza de la aviación del ejército austrohúngaro fue el Aviatik D I, al que se puede ver aquí en la forma del 38.63 de la serie 38 con un motor Austro-Daimler de 138 kW (185 CV).

de año, el bombardero nocturno Gotha G IV fabricado por LVG. El D I se fabricó en mayor número que ningún otro caza austrohúngaro con 11 series. El D I, de apariencia nada atractiva pero decididamente batallador y al que se podía ver habitualmente con un radiador frontal parecido al de los automóviles, era un caza eficaz y en términos generales equivalente a cualquier caza italiano de aquel periodo. Incluso así, la mayoría de los pilotos de la LFT prefirieron el D III fabricado por Oeffag.

La aviación italiana intentó restablecer el equilibrio técnico con varios modelos más modernos, incluidos tres modelos clásicos franceses, el pequeño pero ágil Hanriot HD.1, el Nieuport Nie.17 mejorado y el más grande y más rápido, pero menos ágil, SPAD S.7. En aquella fase de la guerra había un gran número de diferentes aviones de combate en ambos lados de las líneas del frente, y sobre el frente italiano en particular comenzó a participar cada vez más, en enfrentamientos aéreos más complejos y costosos, un mayor número de aviones de combate. Como siempre, fueron los aviones de combate biplazas de carácter general, cumpliendo la función táctica más importante de reconocimiento y localización de la artillería, los que recibieron la atención más intensa por parte de los cazas, y en esto los italianos tuvieron suerte ya que sus obsoletos aviones Savoia (Farman) y Savoia (Pomilio) fueron gradualmente sustituidos por modelos más avanzados, como los aviones SAML 1 y 2, SIA 7B y Pomilio P.

Basándose en la experiencia de los alemanes en el frente occidental, así como en las lecciones de sus propias operaciones, la LFT en campaña intentó crear unidades de caza más grandes y potencialmente más



Se fabricaron unas 24 unidades del C I de Oeffag como serie 51 con un motor de 112 kW (150 CV), y de éstos, la mayoría se utilizó en el frente oriental en 1915 y 1916.



El número de serie 03.45 identifica este avión como un caza monoplano Fokker A III (denominación austrohúngara para el E III), el quinto de un grupo de 14 de estos aviones M.14 importados de Alemania y que se puede ver aquí con el armamento original de una ametralladora LMG 08/15 de 7,92 mm fija de tiro a vanguardia.

decididas, pero todos estos intentos quedaron frustrados por la escasez de cazas y pilotos y también por la reticencia del alto mando del ejército, que veía la función de los cazas monoplazas más orientada a la escolta próxima y a la protección de los aviones de combate biplazas de carácter general.

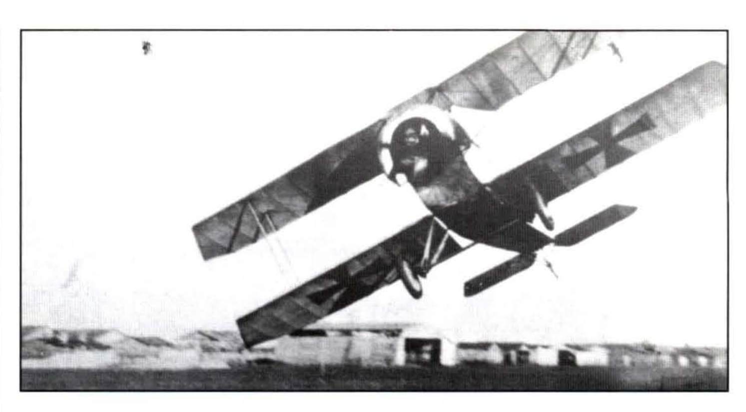
Hasta octubre de 1917 los combates sobre el frente italiano fueron relativamente estáticos y se caracterizaron por las ofensivas en la región de Trentino y hasta 11 batallas, cada vez más cruentas, a lo largo del río Isonzo. Sin embargo, desde el 24 de octubre de 1917, los austrohúngaros lograron finalmente, con un apoyo alemán muy significativo, una penetración en la 12ª Batalla del Isonzo, también conocida como la Batalla de Caporetto, y casi provocaron el hundimiento total del ejército italiano. La LFT también se reforzó considerablemente con unidades alemanas y esto aumentó en gran medida la capacidad de las unidades aéreas de las potencias Centrales sobre el frente italiano; por ejemplo, el 25 de octubre, la *Jagdstaffel* 39 alemana cazó y derribó cinco de siete bombarderos pesados Caproni.

Rápidamente se enviaron refuerzos aéreos y terrestres franceses y británicos al frente italiano y esto ayudó a estabilizar la posición mientras los italianos se recuperaban. Las unidades de caza de la fuerza aérea italiana se reequiparon con mejores aparatos, incluidos los SPAD S.13 y los Nieuport Nie.27 y, como resultado de ello, las aviaciones austrohúngara y alemana pronto perdieron el control del aire. A finales de diciembre de 1917, el resurgimiento de la potencia aérea aliada en el frente italiano supuso que muchos de los campos de aviación utilizados por los austrohúngaros y por los alemanes comenzaran a caer bajo el ataque aéreo británico.

Los alemanes, con su propia serie de cinco grandes ofensivas hasta las últimas consecuencias en el frente occidental previstas para la pri-



Lohner fabricó este Knoller C II (19.25) como un biplaza armado con un motor de 134 kW (185 caballos de potencia). El armamento estaba compuesto por dos ametralladoras Schwarzlose de 8 mm en la forma de un arma orientable de tiro hacia atrás en la cabina trasera y un arma fija de tiro a vanguardia en una posición sobre el ala superior. Esta última reflejaba dos hechos, uno, que Austria-Hungría estaba atrasada en el desarrollo de un sistema de sincronización adecuado, y dos, que el sistema no era muy eficaz en combinación con la ametralladora Schwarzlose a menos que el motor girase a las revoluciones máximas.



El Fokker B II (o M.17e2), al que se puede ver aquí en la forma de una unidad (03.77) pilotada por el Oberleutnant Fritz Bistrischan en Wiener-Neustadt en 1918, fue un caza y un avión de instrucción de caza de fabricación alemana impulsado por un motor giratorio de 59,6 kW (80 CV). La compañía matriz entregó unos 23 de estos aviones.

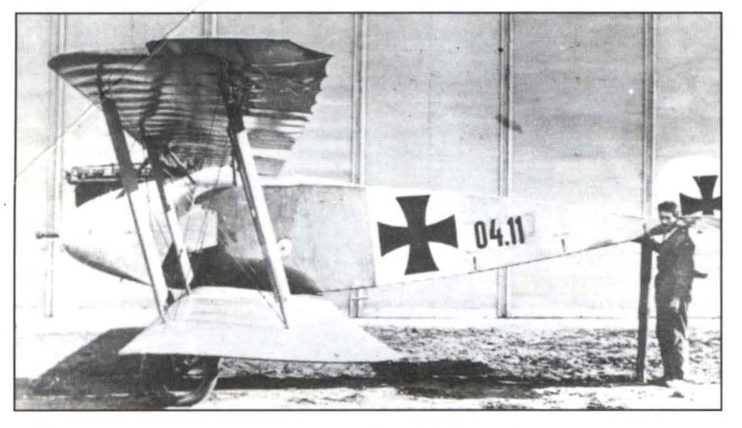
mavera de 1918, antes de que la creciente fuerza de los estadounidenses pudiera hacerse sentir, retiraron sus unidades aéreas del frente italiano en marzo de 1918. Esto dejó a la LFT en una clara desventaja, y la llegada de aviones como el SVA-5 y el SVA-9 supuso que los italianos pudieron emprender incursiones de bombardeo a gran distancia dentro de Austria-Hungría y hasta Viena.

El aviso ya estaba en el cielo para Austria-Hungría, pero aun así Uzelac intentó aportar los mejores equipos posibles a sus hombres. De esta forma, la LFT introdujo cinco nuevos modelos de aviones de combate en el transcurso de 1917 y 1918. Se trataba de los biplazas Phönix C I y UFAG C I y de los cazas monoplazas Phönix D I, D II y D III. Durante el mismo periodo, los Albatros D III y los Aviatik D I recibieron nuevas fuerzas mediante la instalación de motores más potentes. A pesar de la naturaleza vacilante de las acciones bélicas austrohúngaras, la LFT pudo aumentar el número de *Jagdkompanien* de una cifra de siete en las últimas fases de 1917 hasta 13 durante el transcurso de 1918, pero este aumento nominal de la fuerza de caza quedó más que compensado por la reducción de un tercio en la organización aeronáutica, lo cual reflejaba el declive de la capacidad de producción austrohúngara de aviones. Se había tenido la esperanza de que MAG iniciara la fabricación austrohúngara del Fokker D VII y algunos cazas nuevos de diseño local entraron en la producción, pero sólo unos cuantos de estos cazas WKF D I y Aviatik D II se finalizaron antes de que el armisticio austrohúngaro acabara con la vida de la LFT.

El otro elemento de la capacidad aérea austrohúngara lo proporcionó la aviación de la marina. Era más pequeña que su equivalente del ejército de tierra, pero estuvo igualmente limitada por la falta de equipos adecuados en términos de cantidad y, a menudo, también de calidad. Se utilizaron hidroaviones Sundry Lohner, sobre todo el Modelo L, para las patrullas costeras y los bombardeos hasta 1916 y este eficaz modelo impresionó tanto a los italianos que lo copiaron en la forma del Macchi L. Durante 1916, el Modelo L fue complementado, y posteriormente en gran medida sustituido, por el Hansa-Brandenburg K y KG, mientras que el Modelo R (un Modelo L mejorado) se fabricó en cantidades limitadas para el reconocimiento costero. La disposición del cableado entreplanos con el montante en forma de estrella también apareció en un avión naval, el Hansa-Brandenburg KDW *(Kampf Doppeldecker Wasser* o hidroavión de caza biplano), que se utilizó con éxito en 1916 y 1917 antes de que fuera sustituido por el Phönix Modelo A. También se



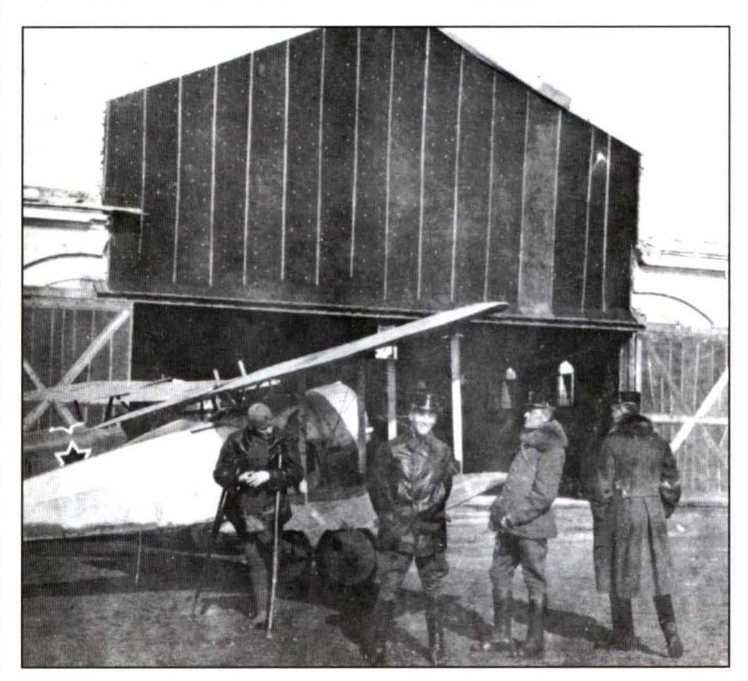
Friedrich Hefty posa delante de un Hansa-Brandenburg C I (serie 69), de la *Flik* 44F, en el sector rumano del frente oriental en la primavera de 1917.



Éste es un Fokker B III (04.11), importado de la compañía matriz en Alemania, el primero de los 16 aviones M.18 entregados con un motor de 74,6 kW (100 CV) y complementados por ocho aviones parecidos (04.31-04.38) fabricados por MAG bajo licencia.

utilizaron unos 60 cazas Phönix D II y D III con base en tierra para la defensa aérea de las bases navales. La fabricación de hidroaviones para la aviación naval austrohúngara totalizó 591 aparatos (13, 75, 102, 231 y 170 entre los años 1914 y 1918, respectivamente) y de éstos se perdieron 304 durante la guerra (74 en combate, 127 en accidentes y 103 inutilizados).

En términos generales, la industria austrohúngara entregó unos 5.000 aviones y 4.000 motores en el transcurso de la I Guerra Mundial; la escasez de este esfuerzo queda atestiguada por el hecho de que Italia, que entró en la guerra sólo 10 meses después, consiguió, no obstante, acabar 20.000 aviones y 38.000 motores entre aquel momento y el final de la guerra. En estas circunstancias, la fuerza máxima en el frente que alcanzaron las aviaciones austrohúngaras en un momento dado y en los tres frentes activos fue de solamente 550. Por lo tanto, apenas resulta sorprendente que la aviación del ejército perdiera un 38% de su personal de vuelo, muertos en el transcurso de la guerra, y que la cifra equivalente en la aviación de la marina fuera de un 20%.



Con un grupo de los pilotos habituales de pie delante de él, éste es uno de los cazas monoplanos Fokker M.19 fabricado por MAG bajo licencia en Austria-Hungría con un motor de 119 kW (160 CV).

LOS ADVERSARIOS RUSOS

Los principales adversarios que operaban en el frente oriental, a los que se enfrentaron los pilotos de caza de la aviación austrohúngara, fueron los hombres de la aviación del ejército imperial ruso. Fueron los rusos los que utilizaron por vez primera los globos cometa, cuando una unidad de estos modelos de observación aérea más ligeros que el aire se utilizó sobre Port Arthur en la Guerra Ruso-Japonesa (1904-1905), pero el desarrollo ruso de una aviación que operara con aparatos más pesados que el aire se puede fechar en 1910, cuando las fuerzas rusas establecieron dos academias de vuelo, una para los pilotos del ejército en Gatchina, cerca de San Petersburgo, y la otra tanto para los pilotos de la marina como del ejército en Sebastopol, en Crimea. Las autoridades rusas también pagaron por los pilotos que emprendieron la instrucción de vuelo en Francia y en el Reino Unido.

Durante el año siguiente, el ejército ruso celebró su primera competición de aviación en Gatchina en la que el Ministerio de la Guerra ofreció los premios y posteriormente aquel mismo año, durante las maniobras del ejército en Kiev, en Ucrania, se utilizó la aviación de forma limitada para funciones de reconocimiento, con Igor Sikorski en su propio S.5 biplano.

En el momento del estallido de la I Guerra Mundial la fuerza aérea rusa era de 224 aparatos más pesados que el aire, 12 aeronaves dirigibles y 46 globos cometa. Para el 1 de septiembre de 1915 la fuerza aérea rusa había aumentado a 145 y para finales de año a 553; el total final del año en 1916 fue de 724, antes de subir a 1.039 en marzo de 1917, cuando la primera revolución rusa derrocó al gobierno zarista e inauguró un régimen socialista inicialmente dominado por Alexándr Kerenski.

La unidad básica de la aviación rusa era el *otriad* (escuadrón) con una dotación nominal de seis aviones, que posteriormente aumentó a

Uno de los mejores cazas de los que dispusieron los rusos antes de su salida de la I Guerra Mundial fue el Nieuport Nie.17, de los cuales se importó un número limitado de Francia. Este avión se puede identificar como un aparato del 2º Escuadrón de Caza del 2º Grupo de Caza de la aviación del ejército imperial ruso, una unidad mandada por el capitán E. N. Kruten, un as con siete victorias confirmadas y, posiblemente, ocho sin confirmar antes de su muerte en mayo de 1917, cuando su avión cayó en barrena al suelo al prepararse para aterrizar.





El Nieuport Nie.21, al que se puede ver con los distintivos rusos, era en esencia la evolución del avión de instrucción para la introducción a los cazas del Nie.17 con un motor giratorio Le Rhone de 59,6 u 82 kW (80 o 110 CV).

diez aviones con otros dos como reserva. Más tarde, durante la guerra, los rusos se dieron cuenta de la ineficacia básica de unidades tan pequeñas como éstas y, por lo tanto, se agruparon tres o cuatro escuadrones en grupos. A lo largo de 1917 hubo cuatro de estos grupos en la forma del 1er Grupo mandado por el capitán Alexándr Alexándrovich Kazakov, el 2º Grupo mandado por el capitán Yegraf Nikoláievich Kruten, el 3er Grupo mandado por el capitán I. J. Zamitan y el 4º Grupo man-



Dentro de este grupo de pilotos del 19º Escuadrón de Caza de la aviación del ejército imperial ruso durante el invierno de 1916-1917 se encuentra el capitán Alexándr Alexándrovich Kazakov (17 victorias) en el fondo y el alférez Iván Vasílievich Smirnov (12 victorias), el tercero por la derecha en la fila delantera.



Estos oficiales, a los que se puede ver en Kiev en 1917, mandaban los cuatro grupos de caza rusos de aquella época; de izquierda a derecha se encuentran el capitán de EM Kazakov (1er Grupo), el capitán Zemitan (3er Grupo), el capitán Kruten (2º Grupo) y el capitán de EM Kulvinski (4º Grupo).

dado por el capitán Kulvinski. Sin embargo, ya con anterioridad se había apreciado la necesidad de agrupaciones de cazas más grandes y antes de la introducción de los grupos parece que hubo varias unidades *istrebitelnyi division* (alas de caza) agregadas a cada ejército en campaña.

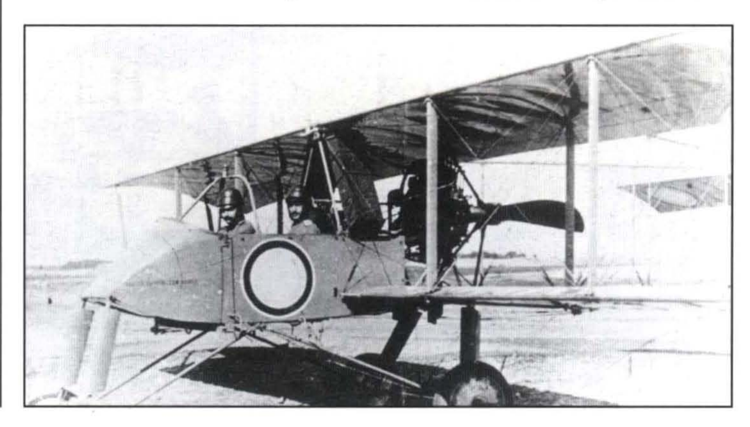
Las unidades de la aviación rusa disponían con frecuencia de hasta seis modelos diferentes de aviones, lo cual convertía el apoyo logístico y el mantenimiento en una pesadilla burocrática y operativa. Estaban muy dispersas por la gran amplitud del frente oriental, al igual que las unidades adversarias de las aviaciones alemana y austrohúngara. El efecto de esta fuerza diluida, en comparación con la normal de los frentes occidental e italiano, hizo que las operaciones aéreas fueran mucho más irregulares. Incluso cuando ambos bandos concentraban sus fuerzas para facilitar la capacidad aérea sobre las ofensivas terrestres, el alcance



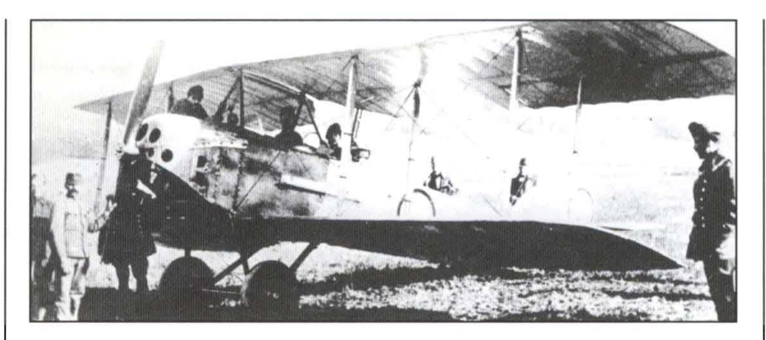
Después de que el capitán Yevgraf Nikoláievich Kruten (siete victorias confirmadas y posiblemente ocho sin confirmar), considerado por los rusos como su principal experto en la táctica aérea, resultara muerto en el choque de su Nieuport Nie.17 o 23, le sucedió en la jefatura del 2º Grupo de Caza el capitán de EM Serguéi K. Modraj.

de las actividades aéreas era todavía mucho menor que en los dos frentes mencionados anteriormente. Ésta es una de las razones por las que los pilotos que operaron en el frente oriental lograron muchas menos victorias que los que volaron en los frentes italiano y occidental.

Al comienzo de la guerra, la aviación rusa disponía de equipos que eran, por lo general, los habituales del nivel que prevalecía entre los demás combatientes europeos, pero después de que la situación empeorara, los diseñadores y fabricantes rusos resultaron ser completamente incapaces de crear una sucesión de aviones cada vez mejores y de fabricarlos en cantidades significativas. El resultado fue que unos tres



La aviación del ejército imperial ruso mantuvo aviones obsoletos, como este biplano de hélice propulsora Voisin, en uso operativo hasta mucho después de cuando deberían haber sido retirados. Estos aviones resultaron ser unas presas relativamente fáciles para cualquier piloto de caza competente.



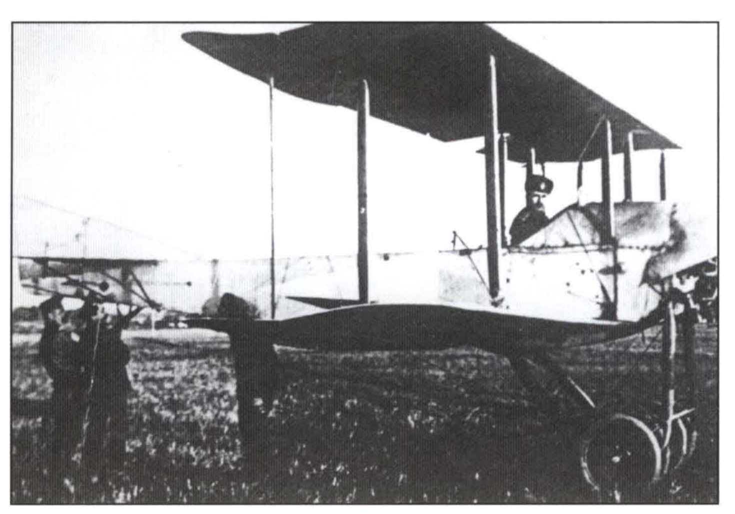
El Anatra DS, también conocido como el *Anasal*, era básicamente una versión reducida del Anatra D con un grupo propulsor revisado para mejorar su funcionamiento. Incluso así, este modelo no era rival para los mejores cazas desplegados en el frente oriental por la aviación del ejército austrohúngaro. Este Anatra DS tuvo que descender por detrás de las líneas austrohúngaras y puede que entrara en servicio con la denominación local de Anatra C I.

años después del comienzo de la guerra, cuando Rusia estaba al borde de la Revolución Bolchevique de noviembre de 1917, que la iba a sacar del conflicto, sólo se había logrado un aumento comparativamente modesto en las cifras de aviones, que con la excepción de los modelos fabricados con licencia e importados, eran poco más avanzados que sus predecesores de 1914 y 1915.

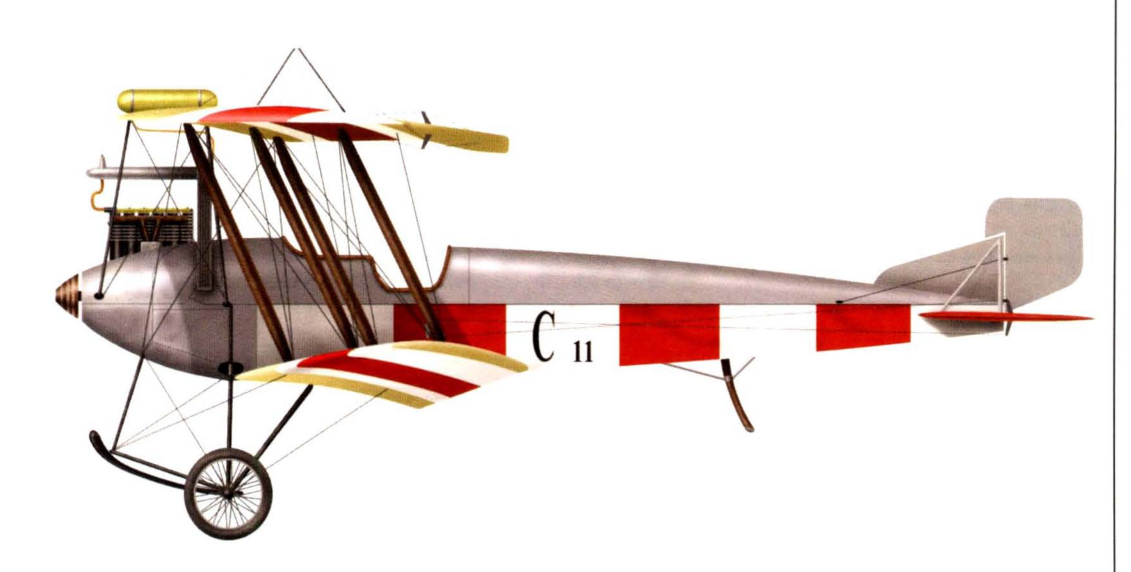
Aunque se habían creado unas cuantas fábricas de aviones en Rusia antes del estallido de la I Guerra Mundial, las compañías de fabricación de células aéreas y motores no consiguieron igualar el avance logrado incluso en Austria-Hungría, que era a su vez inferior en todos los recursos de fabricación y diseño a Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido. Esta fabricación de células aéreas en la I Guerra Mundial totalizó únicamente unos 4.700. Una proporción importante de estos aviones fueron aparatos británicos y franceses fabricados con licencia, con la excepción de las 73 unidades del Ilya Muromets, un pionero bombardero cuatrimotor diseñado por Sikorski y fabricado por la RBVZ (Russko-Baltiski Vagon Zavod o Fábrica de vagones ruso-báltica). Entre ellos se encontraban los S.16 (o, de otra forma, los RBVZ-16), que se fabricaron desde enero de 1915 en los modelos monoplaza y biplaza y a los que les siguieron los S.17 blindados y los S.20. Otro modelo ruso comparativamente bueno que apareció por vez primera en 1915 fue el biplaza Anasal, mientras que entre los cazas y los aviones de reconocimiento menores de aquel periodo se encontraban los Lebed IX, X y XII. La aviación naval rusa operó en el mar Báltico y en el mar Negro como sus principales teatros de operaciones y utilizó con gran profusión los



El capitán de EM Piotr Nikoláievich Nesterov consiguió solamente una victoria aérea durante su carrera como piloto de caza pero, no obstante, ocupa un lugar seguro en la historia de la aviación. Nesterov fue el primer hombre que realizó un rizo con un avión, en este caso con un Nieuport Modelo 4 monoplano fabricado por Duks, el 27 de agosto de 1913, y el 26 de agosto de 1914 murió después de lograr su única victoria aérea cuando utilizó su Morane-Saulnier Modelo M para arrollar y derribar el avión pilotado por el Leutnant Graf von Rosenthal; este oficial austrohúngaro realizaba un ataque de bombardeo contra el campo de aviación de Nesterov, cerca de Sholkiw, en Galitzia.

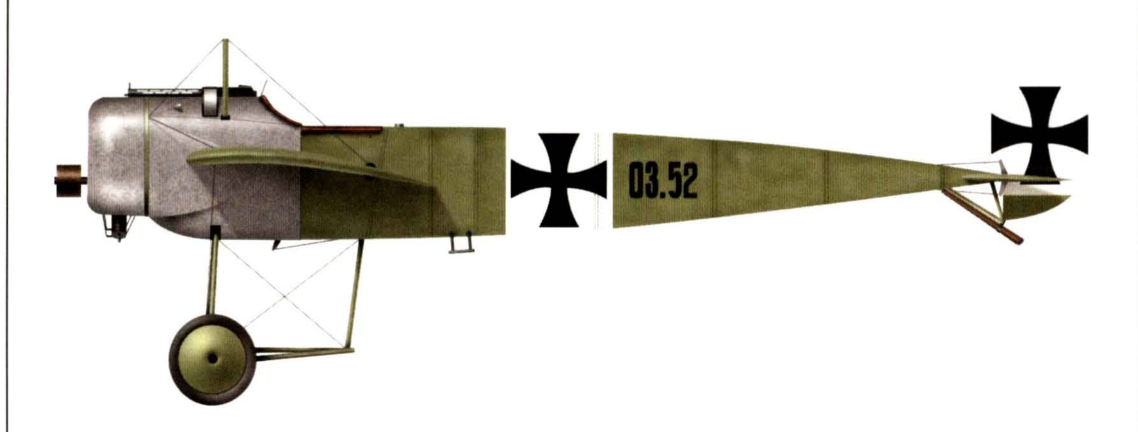


El Sikorski S.16, que se fabricó en pequeñas cantidades, era un diminuto biplaza con posiciones laterales. Este modelo lo fabricó RBVZ como escolta para el bombardero cuatrimotor Ilya Muromets de la misma compañía. Aunque este modelo estaba armado fundamentalmente con una ametralladora fija de tiro a vanguardia controlada por el piloto, también había espacio para una ametralladora orientable de tiro a retaguardia manejada por el otro miembro de la tripulación.



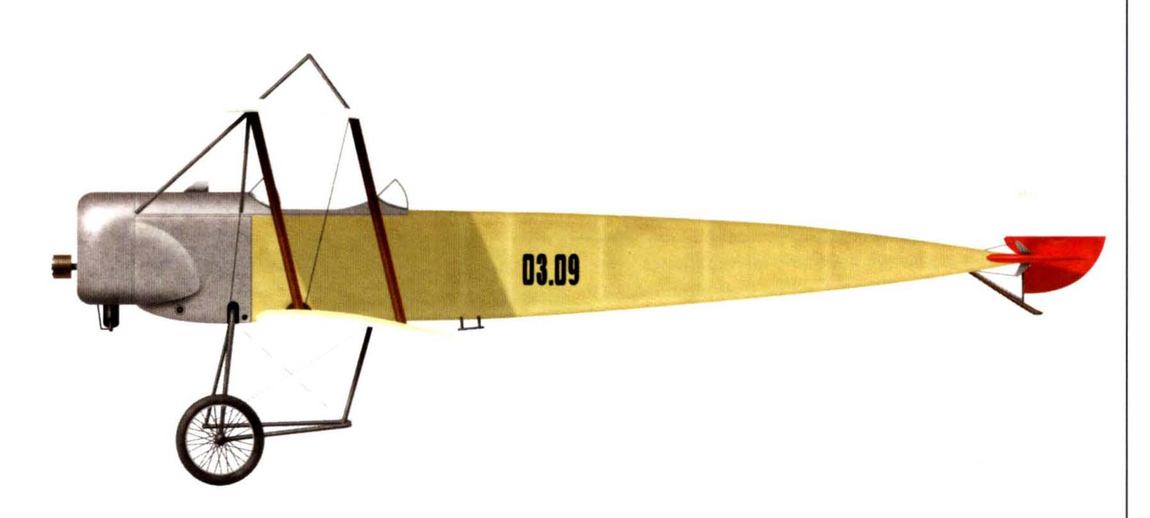
Modelo Lohner C C.11 pilotado por Julius Arigi, de la *Flik* 6, verano de 1915

El Lohner Modelo C (denominación oficial B II) era un avión biplaza de reconocimiento y de carácter general que entró en servicio a comienzos de la guerra. Aunque la parte delantera y superior del fuselaje y las superficies verticales de la cola del avión de Arigi estaban terminadas en gris, los laterales del fuselaje, las superficies horizontales de la cola y las alas superiores e inferiores aparecían con las franjas roja/blanca/roja del distintivo nacional austrohúngaro, sustituidas en 1915 por cruces negras.



Fokker A III 03.52 pilotado por Ludwig Hautzmayer, de la *Flik* 19, octubre de 1917

Alemania suministró varios cazas monoplanos de capacidad limitada a los austrohúngaros para la defensa local. Con la excepción del fondo blanco de los distintivos nacionales y la aleación de aluminio bruñido del capot del motor y de la parte delantera del fuselaje, el avión estaba acabado en verde pálido.



Fokker M.10e 03.09 pilotado por Friedrich Hefty, de la *Flik* 12, primavera de 1916

Este avión en particular fue pilotado por Hefty cuando estaba destinado en el frente del Isonzo en Italia, aunque ninguna de sus cinco victorias confirmadas las logró con los Fokker. Los austrohúngaros adquirieron aviones biplaza M.10e (denominación oficial B I) a Alemania como aparatos de carácter general; destaca el timón compensado en forma de "coma". El acabado natural sólo se interrumpía por el número de serie negro y por los distintivos nacionales en rojo y blanco colocados por encima y por debajo de los elevadores y del ala superior, por debajo del ala inferior y en los laterales del timón.



Hansa-Brandenburg D I (probablemente KD 28.40) fabricado por Phönix y pilotado por Frank Linke-Crawford, de la *Flik* 41J, primavera de 1917

Tras haber conseguido entrar en la elitista *Flik* 41 de Godwin Brumowski, Linke-Crawford logró sus primeras victorias con el KD 28.40 antes de pasarse a los Albatros D III. Los cuadros rojos y blancos eran su distintivo personal. Phönix fue originalmente una subsidiaria austrohúngara de Albatros, un hecho que se reflejaba en la utilización del logotipo de Albatros en la zona de compensación del timón.



Hansa-Brandenburg D I (probablemente 28.11) pilotado por Karl Kaszala, de la *Flik* 41J, mayo de 1917

Kaszala, que combatió tanto en el frente oriental como en el frente italiano, derribó un SPAD biplaza francés con el KD 28.11 el 20 de mayo de 1917 cerca de Monte Santo en el frente italiano. El acabado natural con tela barnizada y aleación de aluminio bruñido y madera del 28.11 sólo se interrumpía con el negro de los distintivos nacionales y el distintivo personal del *ying-yang* negro (no necesariamente de Kaszala) en el lateral del fuselaje.



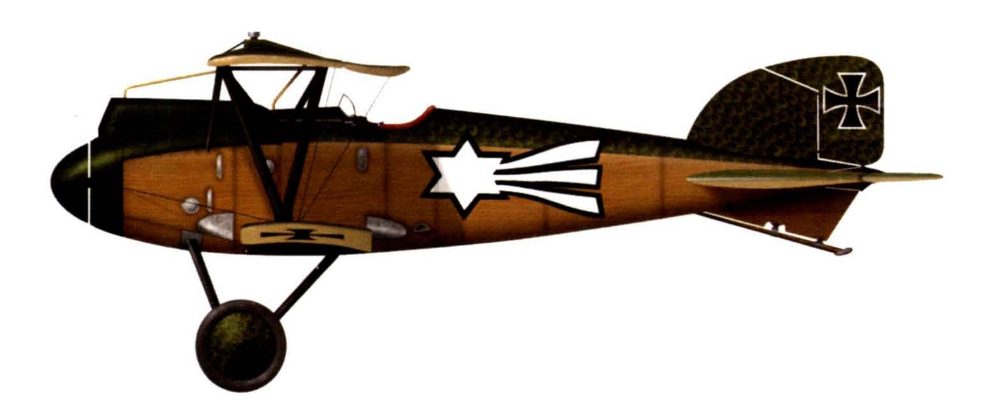
Hansa-Brandenburg D I fabricado por Phönix (probablemente 28.58) pilotado por Johann Risztics, de la *Flik* 42J, julio de 1917

El acabado natural de tela barnizada, aleación de aluminio bruñido y madera sólo se interrumpía por los distintivos nacionales negros y por el "3" blanco con borde negro que era un distintivo personal, no necesariamente el de Risztics ya que varios pilotos más utilizaron este avión. Risztics fue un as con siete victorias.



Albatros D III 153.06 fabricado por Oeffag y pilotado por Godwin Brumowski, de la *Flik* 41J, agosto de 1917

Brumowski fue el as de ases austrohúngaro con 35 victorias confirmadas y ocho sin confirmar; logró sus primeros éxitos en el frente oriental antes de asumir el mando de la *Flik* 41J en abril de 1917. El 19 de agosto derribó un Caudron biplaza cerca de Karbinje-Ivangrado pilotando el 153.06 como su 15ª victoria y la primera con un caza Albatros.



Albatros D III (probablemente 153.12) fabricado por Oeffag y pilotado por Karl Aszala, de la *Flik* 41J, verano de 1917

El fabricante de aviones austrohúngaro Oeffag produjo los Albatros D II y D III bajo licencia. La mayor parte de los pilotos de la LFT prefirieron el Albatros D III al Aviatik D I, aunque este último se fabricó en mayor cantidad. Este avión tiene un acabado natural con los montantes pintados en negro, los distintivos nacionales por debajo del ala inferior, pintura verde oscura con remolinos ocres en la parte superior del fuselaje y en la unidad de cola, los distintivos nacionales con borde blanco en el ala superior y en el timón y el distintivo personal blanco y negro en el lateral.



Albatros D III 53.27 fabricado por Oeffag y pilotado por Franz Gräser, de la *Flik* 42J, octubre de 1917

Aunque la tela natural barnizada y la madera se mantuvieron en las partes inferiores de las superficies de vuelo y en la parte inferior de los laterales del fuselaje respectivamente, las superficies superiores se acabaron en verde con remolinos de ocre. El emblema blanco y negro de tres puntas en el lateral del fuselaje era el distintivo personal de Gräser. Desde su llegada a la *Flik* 42J, Gräser pilotó sólo los D III. Este legendario as logró 18 victorias confirmadas, pero murió al ser derribado en mayo de 1918.



Aviatik D I 38.04 pilotado por Friedrich Hefty, de la *Flik* 42J, octubre de 1917

Este Aviatik D I austriaco era equivalente a cualquier caza italiano de aquel periodo. Hefty logró sólo una de sus cinco victorias con un D I mientras voló en el frente italiano. Este avión se dejó en acabado natural excepto por los montantes pintados en gris, por el capot con aleación de aluminio, por los distintivos nacionales (incluidas las versiones en los cubrerruedas) y por las superficies superiores del ala y las horizontales de la cola que llevaban un diseño con manchas amarillas recubiertas de gris medio y marrón rojizo.



Albatros D III 153.45 fabricado por Oeffag y pilotado por Godwin Brumowski, de la *Flik* 41J, noviembre de 1917

El diseño básicamente todo en rojo sólo se interrumpía por los distintivos nacionales con borde blanco y la calavera blanca y negra, un motivo que apareció en los cazas pilotados por Brumowski y por sus hombres. El primer derribo de Brumowski con el 153.45 fue un globo de observación italiano el 9 de octubre de 1917. A éste le siguieron otras seis victorias más con el 153.45, aunque durante un encuentro con los cazas aliados el depósito de combustible se incendió, quemando gran parte de la tela del avión.



Hansa-Brandenburg C I 29.64 fabricado por Phönix y pilotado por Adolf Heyrowsky, de la *Flik* 19, finales de 1917

El Hansa-Brandenburg C I biplaza diseñado por Ernst Heinkel entró por vez primera en servicio en 1916. Posteriormente, lo construyó el fabricante de aviones austriaco Phönix bajo licencia para la LFT. Heyrowsky consiguió ocho de sus 12 victorias con los C I, cuatro de las cuales fueron con este avión en particular entre abril y junio de 1917, derribando tres Nieuport y un SPAD.



Albatros D III 153.46 fabricado por Oeffag y pilotado por Eugen Bönsch, de la *Flik* 51J, febrero de 1918

Bönsch consiguió sus 12 victorias con los cazas Albatros D III fabricados por Oeffag entre septiembre de 1917 y octubre de 1918. En su último combate fue derribado, pero se salvó gracias al paracaídas. Aterrizó por detrás de las líneas enemigas pero consiguió regresar a su unidad. La estrella roja con borde blanco en el lateral del fuselaje era una de las diversas variantes de lo que parece que fue el distintivo de la unidad.



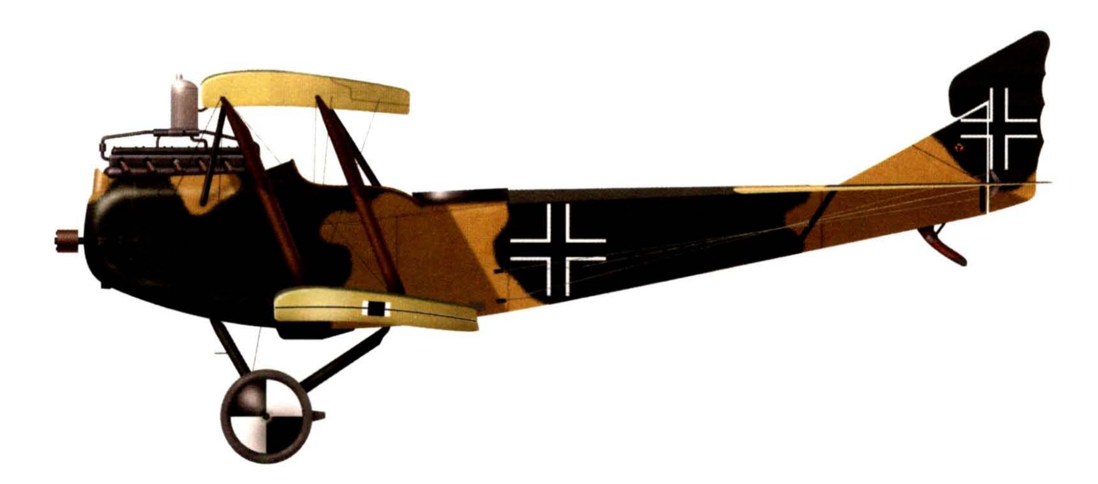
Albatros D III 153.169 fabricado por Oeffag y pilotado por Friedrich Hefty, de la *Flik* 42J, junio de 1918

Hefty logró tres victorias confirmadas y tres sin confirmar con el 153.169. Destacan los cubrerruedas rojos y blancos del escuadrón. Los distintivos personales de Hefty aparecen como un "6" rojo con borde sombreado negro, la letra blanca "J" con corona en un óvalo verde con borde blanco en el lateral izquierdo y un "6" negro con borde sombreado rojo y la letra "G" blanca con corona en un óvalo verde similar en el lateral derecho.



Aviatik D I 338.02 pilotado por Bela Macourek, de la *Flik* 1J, agosto de 1918

Macourek, de origen austriaco, logró su quinta y última victoria con el 338.02 el 6 de septiembre de 1918 cuando interceptó a un bombardero británico D.H.-4 y lo derribó envuelto en llamas en el Adriático. Los distintivos nacionales se basaban en el modelo original de la ancha *Balkankreuz* (cruz balcánica) semioficial. La franja diagonal roja/blanca/verde en el lateral del fuselaje estaba formada por los colores nacionales húngaros, una expresión de los fuertes sentimientos de Macourek en cuanto a la condición independiente de Hungría.



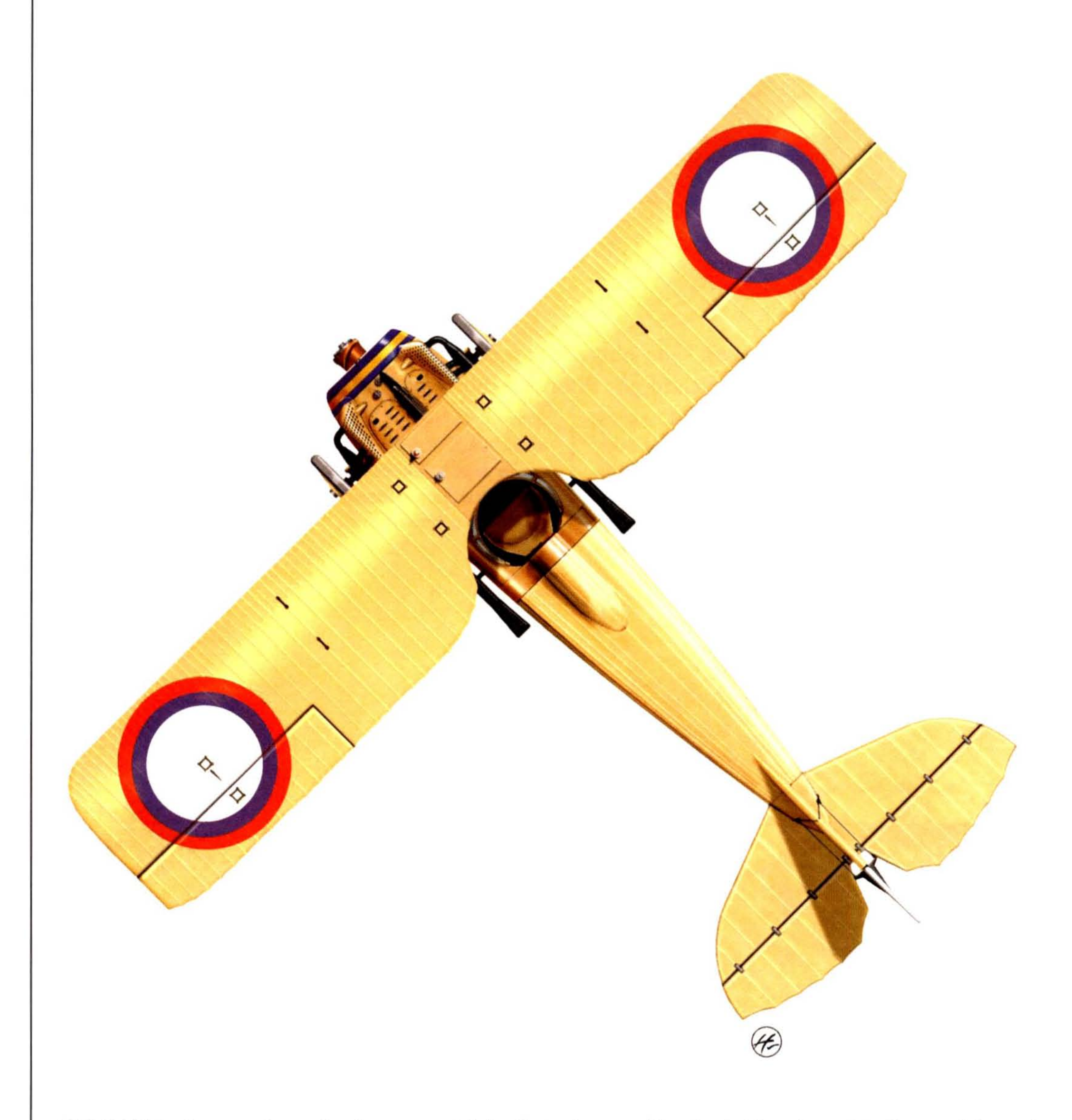
Hansa-Brandenburg C I 429.36 fabricado por Phönix y pilotado por Andreas Dombrowski, de la *Flik* 57Rb, otoño de 1918

Dombrowski se convirtió en as en el frente oriental pilotando varios C I biplazas antes de ser enviado a la *Flik* 68J en el frente italiano, donde anotó su sexta y última victoria pilotando un Albatros D III. Posteriormente, fue destinado a la *Flik* 57Rb, que estaba especializada en la fotografía de reconocimiento, a la que él aportó destreza y experiencia. Los cubrerruedas blancos y negros eran el distintivo del escuadrón.



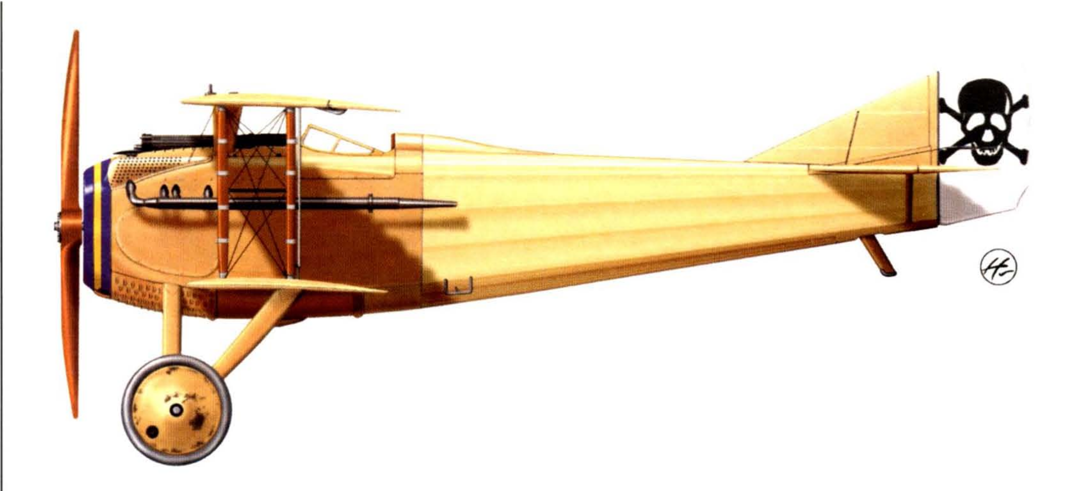
Nieuport Nie.17 (número de serie desconocido) pilotado por Alexándr Kazakov, comienzos de 1917

El máximo anotador ruso de la I Guerra Mundial (y todos los derribos logrados en Rusia) fue Alexándr Kazakov. Los rusos dependían enormemente de los equipos franceses, incluidos los Nie.17. Algunos estaban camuflados en verde y marrón, pero éste mantiene el acabado francés en plata. A veces se podían ver los círculos rusos en la cola y/o en el fuselaje, pero en este caso el distintivo de la cola era la bandera pirata negra personal de Kazakov sobre el timón blanco.



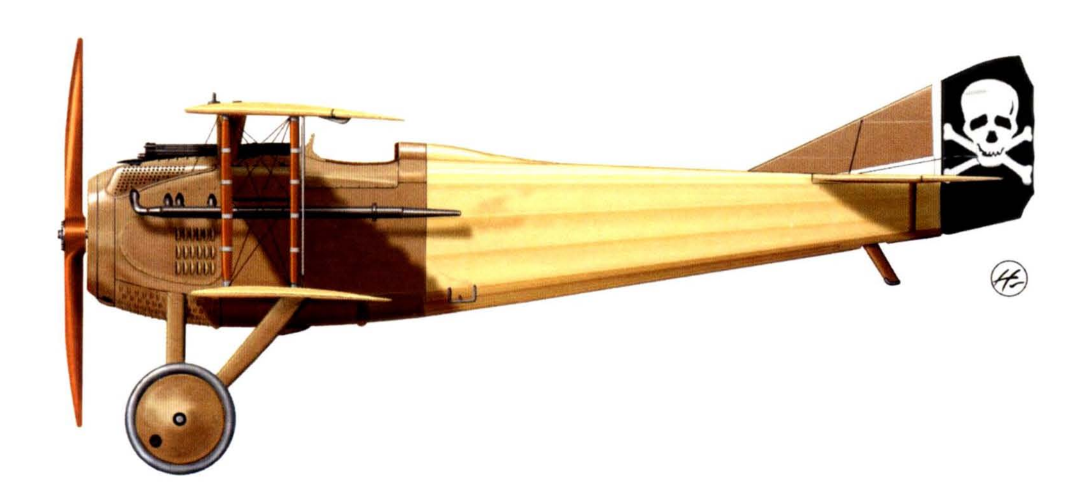
SPAD VII (número de serie desconocido) pilotado por Alexándr Kazakov, 1er Grupo Aéreo de Combate, otoño de 1917

Una vista superior del SPAD VII de Kazakov. Este as ruso no logró ninguno de sus 20 derribos con el SPAD, permitiendo con frecuencia que su segundo, capitán de cosacos Shangin, lo pilotara mientras él se quedaba con su Nieuport 17 preferido. Los cazas austrohúngaros derribaron a Shangin con este avión el 12 de septiembre de 1917 y éste se convirtió en prisionero de guerra.



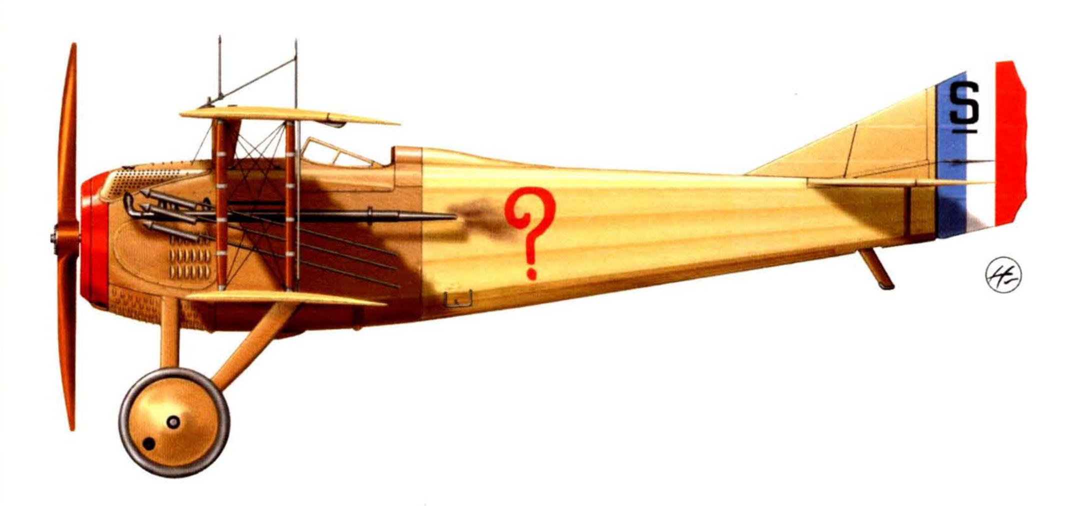
SPAD VII (número de serie desconocido) pilotado por Alexándr Kazakov, comienzos de 1917

En contraste con los otros aviones, dentro del famoso 19º Destacamento, que llevaron calaveras blancas sobre los timones negros, el SPAD personal de Kazakov llevó (al igual que su Nieuport 17) una bandera pirata negra sobre el timón blanco. Las franjas del capot del caza se han descrito de varias formas tanto en azul oscuro y oro (los colores de la antigua unidad de caballería de Kazakov) como en rojo y azul.



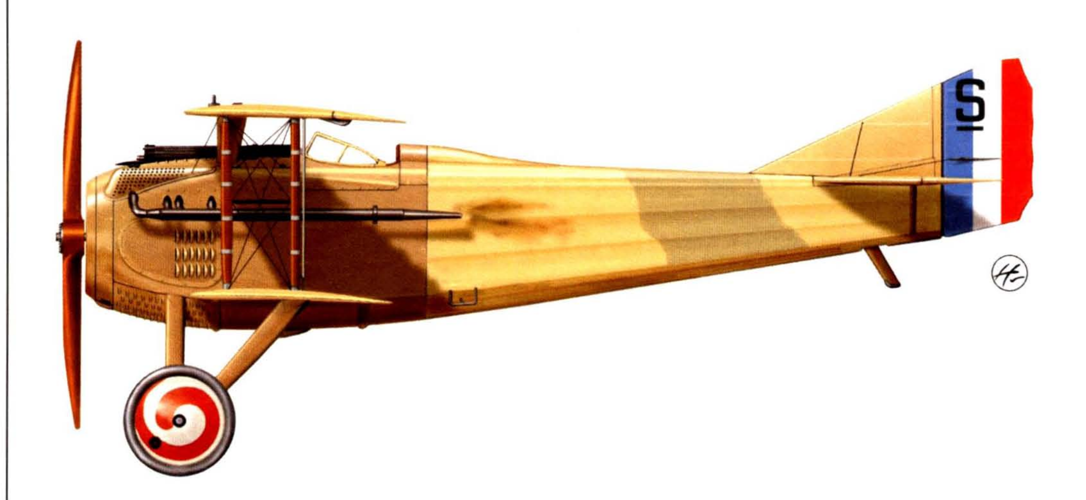
SPAD VII (número de serie desconocido) de Iván V. Smirnov, 19º Destacamento, otoño de 1917

Smirnov logró siete de sus once victorias confirmadas pilotando este SPAD VII en 1917, a pesar del hecho de que la antigua orden imperial rusa a la que había servido fielmente cayó ante la Revolución.



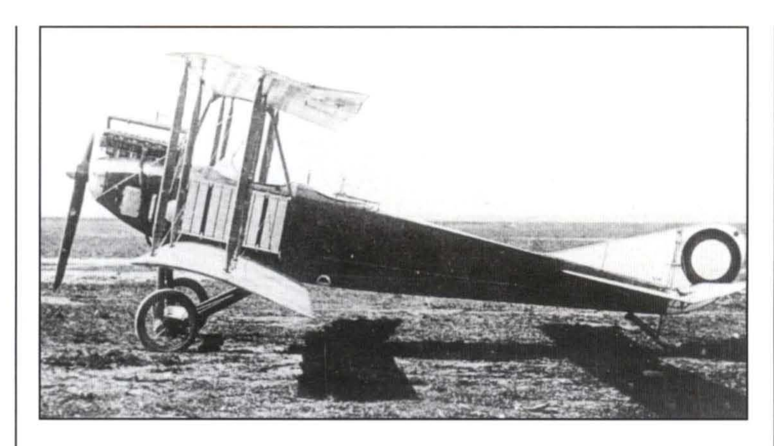
SPAD VII (número de serie desconocido) de Georges Lachmann, N581, otoño de 1917

El francés Georges Lachmann pilotó este SPAD desde el campo de aviación de Kamnitz-Padolsk en Rusia como parte de la misión aeronáutica francesa en dicho país. Además de la ametralladora Vickers sincronizada, él añadió una ametralladora Lewis en un atalaje improvisado sobre el ala y, ocasionalmente, proyectiles Le Prieur para las misiones de caza de globos. Tres de las cinco victorias de Lachmann en Rusia fueron contra globos.



SPAD VII (número de serie desconocido) de Louis Coudouret, N581, otoño de 1917

Al igual que Lachmann, Coudouret prestó sus servicios en la *Escadrille* N57 y también en la N102, logrando una victoria con cada unidad antes de que le cambiaran el destino a la misión aeronáutica francesa en Rusia. Reclamó tres derribos en Rusia con la N581 y, a continuación, regresó a Francia, donde logró su sexta y última victoria con la SPA 10.



El Lebed XI, del cual sólo se fabricaron 10 unidades para la aviación del ejército imperial ruso, fue definido como un avión biplaza de observación de la artillería y reconocimiento y mostraba claramente en su diseño las fuertes influencias de la categoría B del Albatros biplano. Las posteriores evoluciones del diseño básico fueron el Lebed XII, con una célula de ala de envergadura reducida para disminuir la tendencia a flotar, y el Lebed XIII, con un grupo propulsor más potente.



El 19º Escuadrón *Muerte o Gloria* de la aviación del ejército imperial ruso utilizó este caza monoplaza Nieuport Nie.17 importado de Francia. Uno de los pilotos de esta unidad era el teniente Iván Vasílievich Smirnov, el cuarto de la lista de ases rusos antes de que abandonara el país tras la revolución bolchevique.



El teniente Iván Vasílievich Smirnov llegó al Escuadrón Aéreo del XIX Cuerpo de Ejército como sargento a comienzos de 1915, tras lograr la Cruz de San Jorge como soldado con el 9º Regimiento de Infantería (cosacos) en 1914.

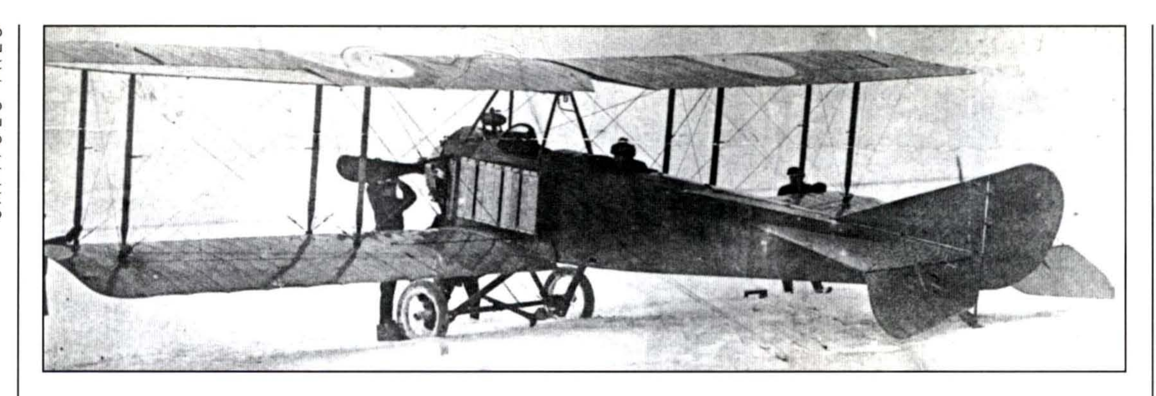
hidroaviones de la mesa de dibujo de Dmitri Pávlovich Grigorovich; entre ellos se encontraban el M-5, el M-9 y el M-11, fabricados por Shchietinin.

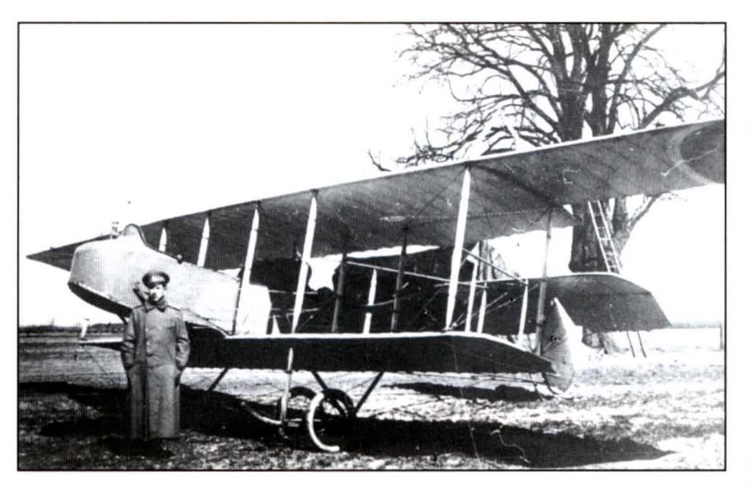
Una muestra de la inferioridad general de los aviones rusos es el hecho de que la mayoría de los ases pilotos utilizaron aviones de diseño francés o británico e incluso el as de 12 victorias, teniente Iván Vasílievich Smirnov (el cuarto en la lista rusa), sólo pilotó modelos de aviones británicos y franceses.

La fabricación de motores era, en muchos aspectos, incluso peor que la fabricación de células aéreas y la mayoría de los cazas monoplazas rusos y de los aviones de combate biplazas de carácter general iban impulsados por motores rotatorios franceses importados o por las evoluciones de 44,7 y 59,6 kW (60 y 80 CV) Kalep de la unidad rotatoria Gnome, fabricada por la Motor Company en Riga. Los aviones más



Éste es un caza monoplaza Nieuport que lleva los grandes círculos rojos, blancos y azules de la aviación del ejército imperial ruso. Dada la falta de un equipo de sincronización efectivo, la ametralladora fija de tiro a vanguardia se instaló por encima de la línea central del ala superior para disparar por encima del disco que movía la hélice.





El Lebed XII era una versión mejorada del Lebed XI para la función de observación de la artillería y reconocimiento de los biplazas, con una célula del ala de tamaño más pequeño para aumentar la agilidad y el rendimiento y, al mismo tiempo, reducir la tendencia de este modelo a "flotar" en el aterrizaje.

Otro modelo francés que los rusos mantuvieron en servicio hasta mucho después de que hubiera desaparecido del servicio en el frente occidental fue el Farman HF.16, un biplano biplaza de hélice propulsora con una célula de ala sesquiplana.

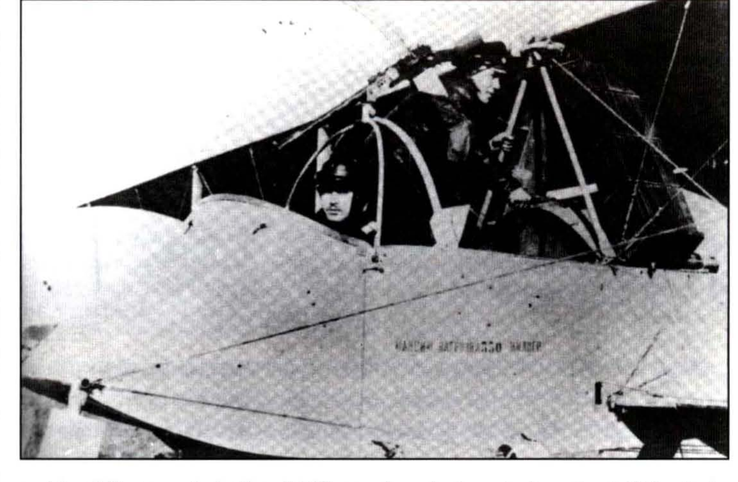
grandes iban propulsados generalmente por motores franceses e italianos importados del tipo enfriado por agua, sobre todo de fabricación de Fiat e Hispano-Suiza. La ametralladora fija habitual rusa de utilización en los cazas fue la Pulyemet Máxima de 7,62 mm, Modelo de 1910, parecida en términos generales a la ametralladora Vickers de 7,7 mm que se utilizó en Francia, Italia y el Reino Unido. El teniente Poplavko, un oficial que había trabajado en este equipo desde 1913, diseñó el primer mecanismo interruptor ruso que se instaló en el S.16. Posteriormente, en noviembre de 1914, un ingeniero de nombre Víktor D. Dibovski cooperó en el desarrollo de un equipo de sincronización más eficaz. Dibovski llegó al Reino Unido con una misión rusa durante el invierno de 1915-1916, y en Inglaterra colaboró con el brigada F. W. Scarff (más conocido por el atalaje de anillo de la ametralladora utilizado en todos los biplazas británicos posteriores) en la creación del mecanismo de sincronización Scarff-Dibovski, que se instaló en muchos de los primeros aviones de combate Sopwith 1 1/2 Strutter.

Todas las compañías rusas importantes de fabricación de aviones participaron en la fabricación con licencia de los aviones de diseño francés. La fábrica Dooks (también Dux o Duks) de Moscú se encargó de los aviones Blériot, Farman, Morane-Saulnier, Nieuport y Voisin; la RBVZ de San Petersburgo (Petrogrado después de 1914) fabricó tanto los aviones de Henry Farman como los de Maurice Farman; la fábrica Lebed de San Petersburgo fabricó los aviones Deperdussin, Farman, Morane-Saulnier y Voisin, así como los aviones alemanes de las com-



La comodidad del vuelo para los pilotos en el frente oriental, especialmente en invierno, era absolutamente inexistente tal y como lo indica esta fotografía del alférez Jean Mahlapuu con su monoplano Deperdussin.

Al ser seguro, fiable y capaz de llevar una eficaz carga de bombas, además de un arma defensiva, los rusos mantuvieron el Voisin Modelo LA en servicio en el frente oriental mucho más tiempo del que permitía su rendimiento.



pañías Albatros, Aviatik y LVG, en el periodo anterior al estallido de la guerra, y la compañía Shchietinin de San Petersburgo montó aviones Farman y Nieuport, estos últimos con una serie de cambios que afectaron negativamente a sus características de funcionamiento y maniobrabilidad.

La mayoría de los aviones importados de Rusia procedían de Francia (modelos de Blériot, Caudron, Deperdussin, Farman, FBA, Morane-Saulnier, Nieuport, SPAD y Voisin), con cantidades más pequeñas del Reino Unido (modelos de Airco, Royal Aircraft Factory, Sopwith y Vickers) y Estados Unidos (unidades del hidroavión monomotor Curtiss), y las aviaciones rusas también utilizaron varios aviones alemanes capturados (especialmente los Albatros B II y C I, los Friedrichshafen FF 49, los LVG B II y C II, y los Sablatnig SF 5).

Otro modelo de diseño francés que sobrevivió en la aviación rusa mucho más tiempo que en ningún otro lugar fue el monoplano parasol Morane-Saulnier Modelo L, fotografiado aquí en 1918. El ala se sujetaba contra las cargas de vuelo mediante los cables que se extendían desde la parte inferior del fuselaje y desde el tren de aterrizaje y contra las cargas de aterrizaje mediante los cables que iban desde el colgante por encima de la sección central del ala.



LA I GUERRA MUNDIAL EN EL FRENTE ORIENTAL

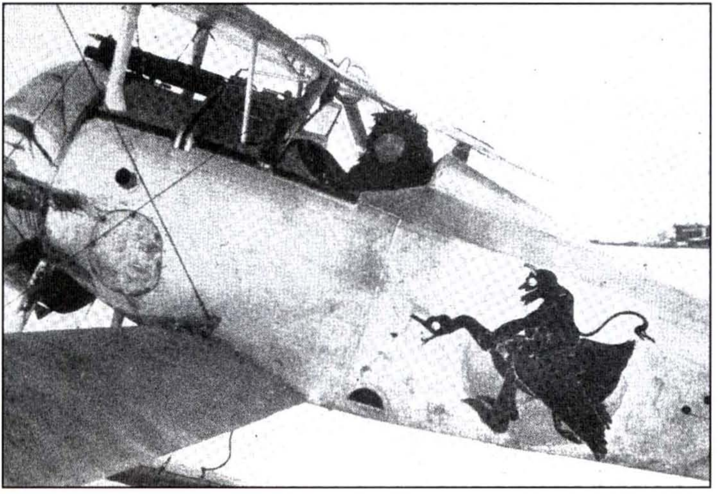
Como se ha señalado anteriormente, las operaciones aéreas en el frente oriental se desarrollaron sobre una escala en conjunto mucho más limitada que las de los frentes italiano y occidental e incluso estuvieron más directamente conectadas con las operaciones de las fuerzas terrestres. Por lo general, éstas pudieron realizar una guerra de movimientos que rara vez se vio en el frente italiano hasta las últimas fases de la guerra y que no se vio en el frente occidental durante el periodo de la guerra de trincheras entre noviembre de 1914 y agosto de 1918.

El grueso de los combates en el frente oriental tuvo lugar en Polonia, en aquel momento la zona más occidental del imperio ruso e, inicialmente, los alemanes y los austrohúngaros fueron responsables de las operaciones en las partes norte/oeste y sur del frente, respectivamente.

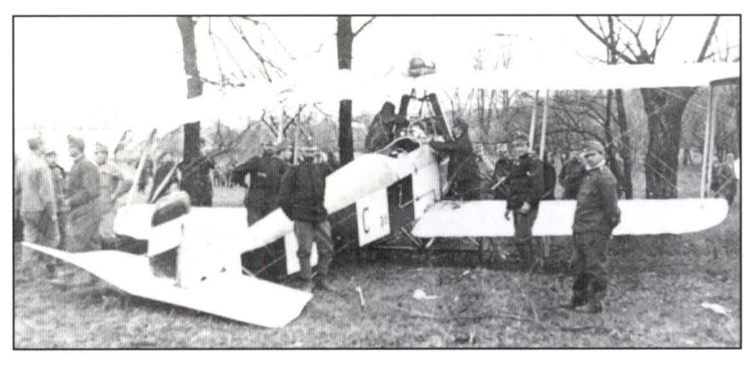
Durante los diez días entre el 23 de agosto y el 2 de septiembre de 1914, los austrohúngaros emprendieron una ofensiva importante desde Galitzia hacia el sur de Polonia. Después del éxito inicial en hacer retirarse al ejército ruso desde la región de Lemberg (ahora Lvov), pronto se encontraron a la defensiva y tuvieron que retroceder hasta las montes Cárpatos, dejando una guarnición en la fortaleza clave de Przemysl. Con la mayor par-



El monoplano Morane-Saulnier Modelo H con sujeción de cables se encontraba entre los aviones más avanzados que utilizó la aviación del ejército imperial ruso en las fases iniciales de la I Guerra Mundial en el frente oriental.



Como lo confirma la cantidad de ropa que lleva el piloto de un caza Nieuport en el frente oriental, ésta es una fotografía invernal de un avión de un escuadrón ruso sin identificar con un fascinante distintivo de unidad pintado sobre un círculo nacional parcialmente borrado.



Este Lohner Modelo C (C.51) biplaza, al que se puede ver aquí con daños menores después de chocar contra un árbol al aterrizar, se encontraba en plantilla de la *Flik* 15 en el frente oriental en 1915. Este avión lleva el distintivo de la franja roja/blanca/roja, que se introdujo en 1913, y posteriormente se convirtió en un B II (U) con el número de serie revisado 12.51.

te de Galitzia en sus manos, los rusos se prepararon entonces para un renovado avance hacia la región de los Cárpatos.

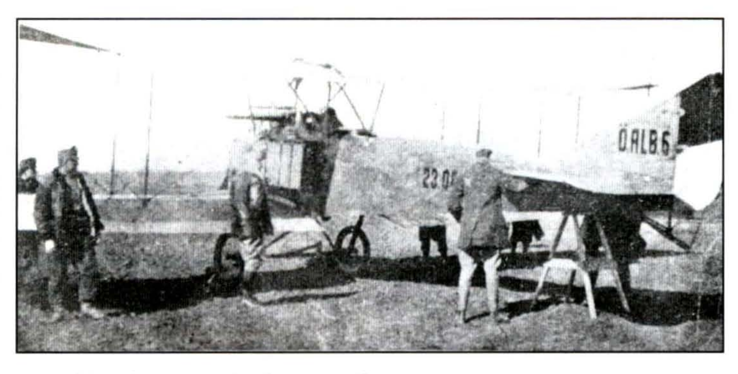
Los alemanes se enfrentaron por entonces a las peticiones austrohúngaras de ayuda. El general Erich von Falkenhayn, jefe del Estado Mayor General alemán, ordenó al mando en el noreste de Alemania, en la forma del general Paul von Hindenburg con el brillante general Erich Ludendorff como su jefe de plana mayor, que ayudaran a los austrohúngaros en Galitzia y también que verificaran cualquier invasión rusa de Silesia. En pocos días, Von Hindenburg y Ludendorff trasladaron cuatro cuerpos de ejército completos por ferrocarril en 750 trenes del 8º Ejército alemán hasta el flanco izquierdo austrohúngaro, cerca de Cracovia, para convertirse en el 9º Ejército alemán. El 28 de septiembre comenzó allí un avance general alemán y austrohúngaro.

Tal y como esperaban los alemanes, el gran duque Nikolái, al mando de los ejércitos rusos en Polonia, había reorganizado sus fuerzas y ya estaba preparando una ofensiva a gran escala a través de Polonia hacia Silesia, el corazón de los recursos minerales de Alemania. La ofensiva de Von Hindenburg trastornó por completo el plan ruso. Sin embargo, al enfrentarse a unas fuerzas rusas abrumadoramente superiores, los austrohúngaros y los alemanes retrocedieron hasta sus líneas originales a finales de octubre. El 1 de noviembre, Von Hindenburg fue nombrado jefe supremo de las fuerzas austrohúngaras y alemanas en el frente oriental.

En la Batalla de Lódz, librada entre el 11 y el 25 de noviembre, el 9º Ejército alemán hizo añicos el 1er Ejército ruso y casi rodea al 2º Ejército ruso. Posteriormente, a pesar de estar sitiado, el XXV Cuerpo de Ejército de la Reserva alemana consiguió escapar y capturó 16.000 prisioneros y 64 cañones, en una operación que duró nueve días en condiciones de mucho frío. Lódz fue, sin duda, una victoria rusa a nivel táctico, pero un éxito estratégico para los alemanes ya que los rusos se vieron obligados a abandonar su ofensiva y a evacuar Lódz,



Esta poco frecuente fotografía aire-aire de la actividad aérea sobre el frente oriental representa a uno de los 24 biplazas Oeffag C I que se construyeron como la serie 51 con un motor de 112 kW (150 CV) antes de la aparición del C II (series 52 y 52.5) con motores de 119 o 134 kW (160 o 185 CV), respectivamente.



Este Albatros B I fabricado por Phönix (23.08) fue el último avión austrohúngaro en abandonar la ciudad fortaleza de Przemysl antes de la caída de ésta ante los rusos el 22 de marzo de 1915.

completando una retirada general que terminó con cualquier posibilidad que hubieran podido tener los rusos de invadir las propiedades alemanas.

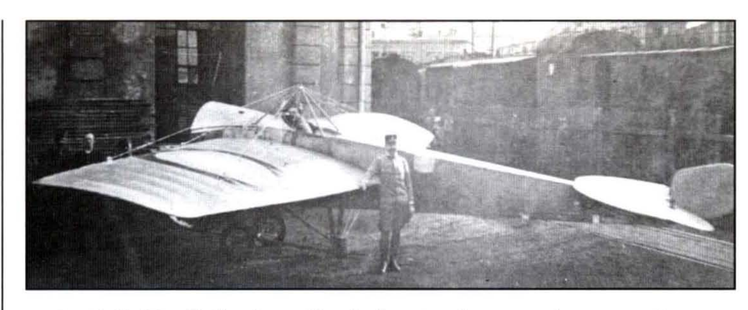


El Feldwebel Augustin Novak, fotografiado en agosto de 1916 mientras prestaba sus servicios en la *Flik* 30 en el sector de los Cárpatos del frente oriental, logró cinco victorias confirmadas y una sin confirmar convirtiéndose en el 43º de la lista de los ases austrohúngaros.

A finales de 1914 ambos bandos del frente oriental se encontraban en punto muerto. Los alemanes y los austrohúngaros reforzaron entonces sus ejércitos en dicho frente como preparación para la enorme doble ofensiva que Von Hindenburg lanzó en enero. El Ejército Sur alemán y austrohúngaro avanzó hacia el noroeste, a través de los montes Cárpatos, y hacia Lemberg. Por la izquierda, el 3er Ejército austrohúngaro tenía que levantar el sitio de Przemsyl y por la derecha el 7º Ejército austrohúngaro proporcionó el apoyo para la acción principal. Al mismo tiempo, el 8º y el 10º Ejércitos alemanes, bajo el control directo de Von Hindenburg, avanzaron hacia el este desde los lagos de Masuria en Prusia oriental.

Entre el 7 y el 21 de febrero de 1915 tuvo lugar allí la Batalla del Invierno, conocida también como la 2ª Batalla de los Lagos de Masuria. El 8º Ejército alemán, que comenzó sus operaciones con una tormenta de nieve, inició las ofensivas principales con un ataque contra el flanco izquierdo del 10º Ejército ruso. Al día siguiente, el nuevo 10º Ejército alemán arrolló la parte derecha rusa. Los rusos respondieron con considerable tenacidad, pero el XX Cuerpo de Ejército ruso quedó rodeado y se tuvo que rendir el 21 de febrero después de que su defensa hubiera ganado el tiempo necesario para que los otros tres cuerpos de ejército del 10º Ejército ruso escaparan.

Entre febrero y marzo, la mitad sur de la ofensiva invernal de las potencias centrales la llevaron a cabo principalmente los austrohúngaros y fue un fracaso. No lograron realizar ningún avance significativo con una situación climatológica espantosamente mala sobre un terreno difícil. Su intento de levantar el sitio de Przemysl también fracasó. La ciudad fortaleza se rindió el 22 de marzo después de un asedio que duró 194 días y 110.000 hombres pasaron a la cautividad rusa. Entre marzo y abril de 1915 los rusos lanzaron un importante contraataque en el frente oriental, avanzando decididamente hacia el sur en los Cárpatos antes de que el 25 de abril las acciones del Ejército del Sur lo detuvieran.

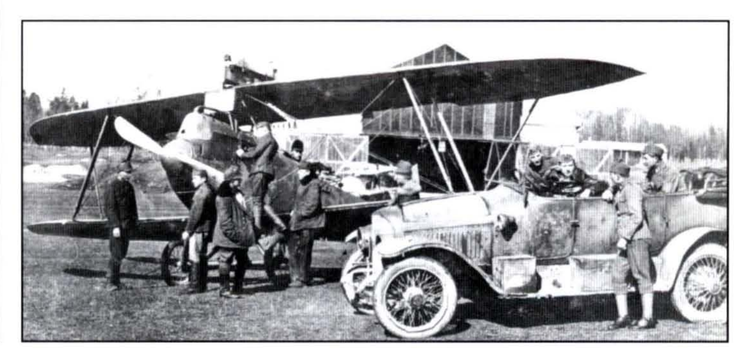


Las fuerzas austrohúngaras derribaron y capturaron este monoplano Nieuport Nie.6M de la aviación del ejército imperial ruso en 1915.

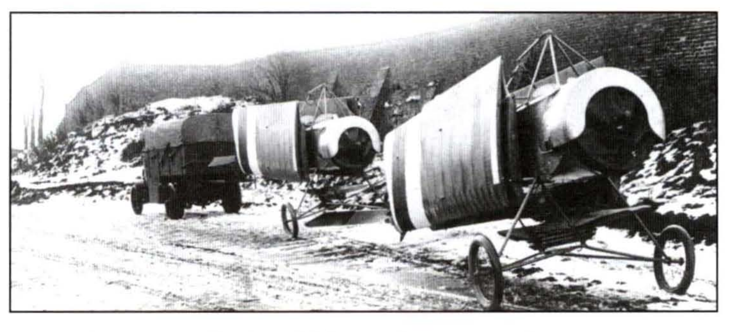
En abril, Von Falkenhayn llegó al teatro de operaciones para hacerse cargo del mando directo. Dado que el grupo de ejército de Von Hindenburg mantenía las actuaciones de los rusos firmemente centradas en la zona al sur de Varsovia, el nuevo 11º Ejército alemán se preparó para emprender una ofensiva importante más al sur, en la región entre Tarne y Gorlice. El resultado fue una victoria estratégica y las fuerzas austrohúngaras y alemanas machacaron el 3er Ejército ruso. Mientras avanzaban rápidamente volvieron a tomar Przemysl el 3 de junio, tomaron Lemberg el 22 de junio y cruzaron el río Dniester entre el 23 y el 27 de junio.

El nuevo 12º Ejército alemán avanzó hacia Varsovia, que los rusos abandonaron a comienzos de agosto. Por aquel entonces, el frente ruso se disolvía en el caos y parecía que se daban todas las razones para suponer que los ejércitos austrohúngaros y alemanes serían capaces de arrollar a las fuerzas rusas mientras éstas retrocedían desordenadamente hacia el río Bug. Las fuerzas de las Potencias Centrales tomaron Brest Litovsk y Grodno el 25 de agosto y el 2 de septiembre, respectivamente, y la ofensiva de las Potencias Centrales se quedó finalmente sin fuerza logística, después de un avance de 480 km, el 19 de septiembre, con la captura de Vilnyus.

Sin embargo, gracias a la acción del gran duque Nikolái, los ejércitos rusos retrocedieron con un cierto buen orden. A mediados de septiembre, las lluvias otoñales convirtieron Polonia oriental en un cenagal intransitable de barro y las campañas de aquel año llegaron a su fin después de que las Potencias Centrales hubieran eliminado el gran saliente ruso en Polonia, creando un frente norte/sur que se extendía ya desde Riga en el mar Báltico hasta Chernowitz en los Cárpatos. Dado el deficiente nivel de mando y la escasez de armas, municiones y suministros a los que sus fuerzas se habían tenido que enfrentar, el gran duque Nikolái había logrado un milagro al mantener una parte considerable de los ejércitos rusos en el frente oriental en un momento en el que todo



Por detrás de este Lloyd C V, de la *Flik* 30, en un campo de aviación cerca del frente oriental se puede ver un Albatros D III (53.24) fabricado por Oeffag y un Fokker D I fabricado por MAG.

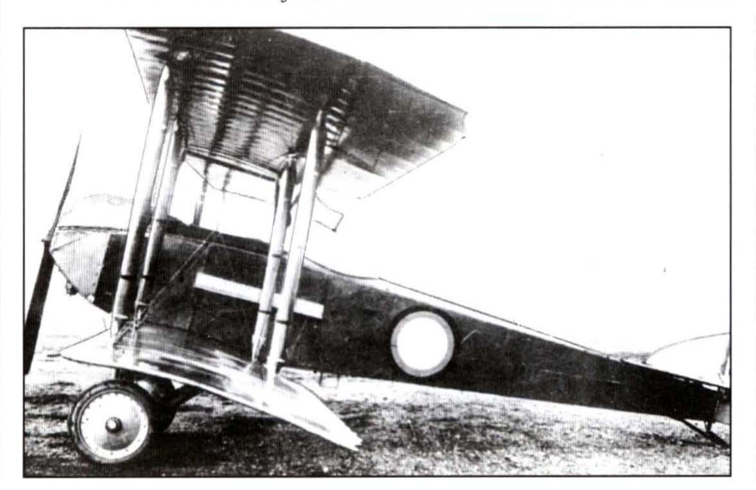


Una pareja de cazas Fokker A III, con las alas sujetas a los laterales que enseñan la franja de identificación roja/blanca/roja, son remolcados hacia el frente por un camión del ejército austrohúngaro.

parecía indicar que Rusia sufriría una derrota completa. La recompensa del Gran Duque por su esfuerzo fue ser retirado del mando el 21 de agosto y relegado al control del frente del Cáucaso frente a los turcos. El zar Nikolái II asumió personalmente el mando del frente oriental y la pobre situación estratégica estaba en peligro de empeorar. En términos generales, los rusos habían perdido más de tres millones de hombres, de los cuales un 50% fueron hechos prisioneros en el frente oriental durante 1915. Se cree que entre los austrohúngaros y los alemanes sufrieron algo más de un millón de bajas en el mismo periodo.

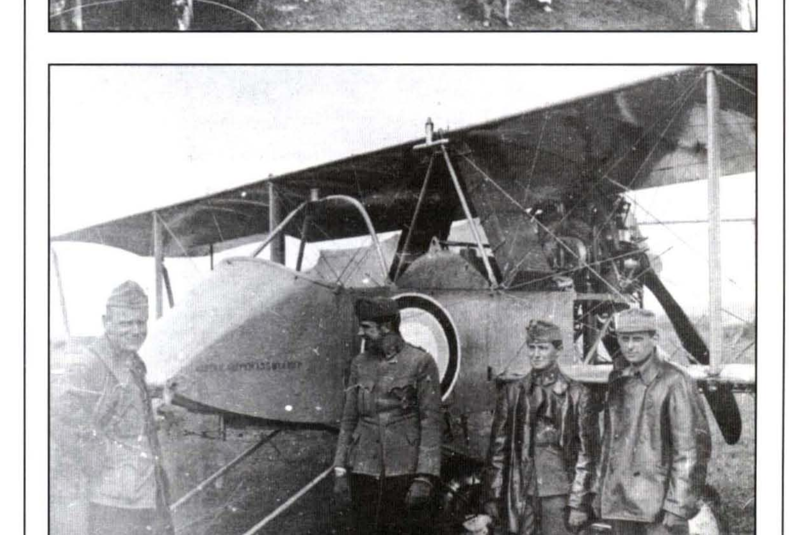
El 21 de febrero de 1916, los alemanes comenzaron en el frente occidental una ofensiva en torno a la ciudad fortaleza francesa de Verdún con la intención de hacer que los franceses se desangraran hasta la última gota con una campaña más de desgaste que de movimientos. Así se estableció el escenario de algunos de los combates más cruentos de la I Guerra Mundial, y en marzo los franceses, cada vez más presionados, solicitaron a Rusia que lanzara una ofensiva que obligara a los alemanes a desviar parte de su fuerza del sector del frente occidental en torno a Verdún.

La siguiente operación importante en el frente oriental fue también la respuesta rusa a la solicitud de ayuda, en este caso de los italianos, que estaban sufriendo enormemente con la ofensiva austrohúngara de Trentino, lanzada el 15 de mayo. El general Alexéi A. Brusilov, jefe del Grupo de ejército ruso del Suroeste y uno de los generales más capaces del ejército ruso, planeó la ofensiva rusa. Esta campaña, que llegaría a ser conocida como la ofensiva Brusilov, fue cuidadosamente elaborada y ejecutada. Comenzó el 4 de junio con un avance en un frente de 480 km



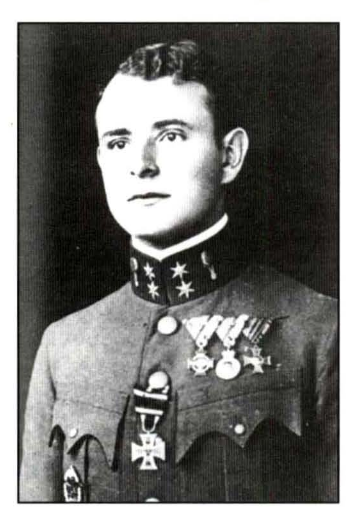
Uno de los modelos rusos habituales que se encontraban con frecuencia los pilotos austrohúngaros en el frente oriental era el Anatra D, generalmente conocido como el *Anade*, un biplaza puro impulsado por un motor giratorio Gnome Monosoupape de 74,6 kW (100 CV).

Esta fotografía muestra a la *Flik* 13 a punto de partir de su campo de aviación durante el transcurso de una retirada para alejarse de los rusos. En aquel momento, uno de los personajes fundamentales de esta unidad era el Oberleutnant Friedrich Navratil, que finalmente logró 10 derribos, alcanzando la 13ª posición en la lista de ases austrohúngaros. El avión en primer plano es el Aviatik B II (34.33) con un motor de 112 kW (150 CV).



Este obsoleto Voisin biplaza de la aviación del ejército imperial ruso tuvo que descender y fue capturado por los austrohúngaros el 20 de marzo de 1917.

El Oberleutnant Karl Patzelt, fotografiado a comienzos del verano de 1917 mientras prestaba sus servicios en la *Flik* 29 con base en el campo de aviación de Kezdi-Vasarhely en el sector rumano del frente oriental, logró cinco victorias confirmadas y se situó el 44º en la lista de los ases austrohúngaros.



de los ejércitos rusos y penetró en el frente alemán y austrohúngaro por dos lugares. El 4º Ejército austrohúngaro fue destruido eficazmente y el 7º Ejército austrohúngaro quedó completamente desplazado. Prácticamente, Brusilov no recibió ningún tipo de apoyo de los jefes de los otros dos grupos de ejército rusos en el frente oriental y el 16 de junio una contraofensiva detuvo la mitad norte de su avance. Brusilov siguió renovando su ofensiva, pero sus fuerzas comenzaron a quedarse sin municiones y otros suministros. Una tercera acción entre el 7 de agosto y el 20 de septiembre llevó sus fuerzas hasta las estribaciones de los Cárpatos antes de que el agotamiento completo les obligara a detenerse. En aquel momento, un refuerzo alemán de 15 divisiones se apresuraba desde Verdún para apoyar a los ejércitos austrohúngaros que se desmoronaban. De hecho, es probable que si los alemanes no hubieran logrado proporcionar este refuerzo, Austria-Hungría habría salido de la guerra.

Los dos bandos sufrieron más de un millón bajas y la ofensiva Brusilov tuvo efectos a largo plazo. Acabó con las últimas pretensiones austrohúngaras de convertirse en una potencia europea de primera clase y aceleró el hundimiento del imperio; hizo inevitable la Revolución Rusa de la primavera de 1917 y provocó la caída el 29 de agosto de Von Falkenhayn en favor del equipo de Von Hindenburg y Ludendorff.

El 12 de marzo de 1917 estalló la revolución en Rusia después del amotinamiento de la guarnición de Petrogrado dos días antes, tras un periodo de actividad huelguista cada vez mayor y manifestaciones en Pe-



El Oberleutnant Roman Schmidt fue fotografiado en junio de 1917 mientras prestaba sus servicios en la *Flik* 7 en el frente oriental y fue el as austrohúngaro con la 33ª posición con seis victorias confirmadas, todas en el frente oriental.

trogrado y Moscú. El 12 de marzo se instaló en el poder un gobierno provisional con la abdicación del Zar. Controlado por Alexándr Kerenski, el ministro socialista de la guerra nombrado el 16 de mayo, el gobierno provisional se comprometió con la continuación de la guerra contra Austria-Hungría y Alemania como miembro de las Potencias Aliadas.

Al observar la agitación en la que había entrado Rusia y al no desear ejercer ningún tipo de presión que pudiera provocar una reavivación de los senti-



Cuando Grigori Suk, del 9º Escuadrón de Caza de la aviación del ejército imperial ruso, derribó este Oeffag C II (52.63), de la *Flik* 44, el 8 de agosto de 1917, el piloto (Zugsführer Adolf Rabel) murió, pero el observador/tirador (Oberleutnant F. X. Schlarbaum) sobrevivió y fue hecho prisionero.

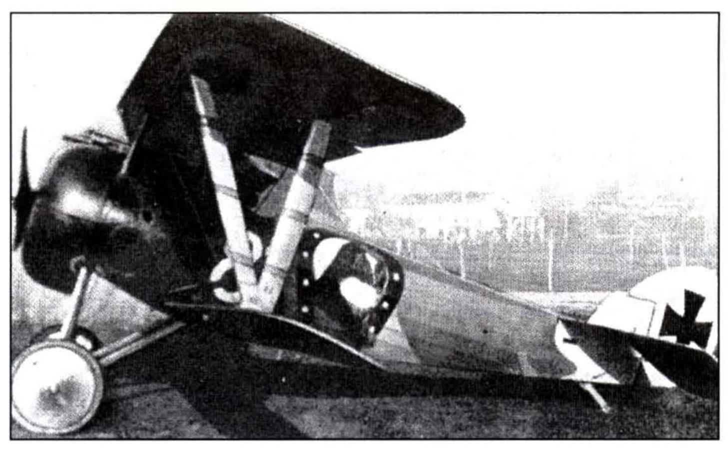
mientos probélicos en el pueblo ruso, Alemania y Austria-Hungría (esta última desempeñando ya un papel menor) detuvieron todas las operaciones ofensivas y utilizaron esta oportunidad para cambiar el despliegue de fuerzas importantes hacia los frentes occidental e italiano. Bajo la presión de Francia, Italia y el Reino Unido, que se enfrentaban entonces a la perspectiva de la guerra contra los reforzados ejércitos alemanes, Kerenski ordenó a Brasilov, en ese momento jefe del Estado Mayor ruso, que planeara y dirigiera una ofensiva contra el sector de Galitzia en el frente oriental y esto condujo al plan conocido en la historia como la ofensiva Kerenski o la 2ª ofensiva Brasilov.

Comenzó el 1 de julio de 1917 con Lemberg como su objetivo. Como resultado del descontento general entre las tropas, reforzado por la "Orden nº 1" del Sóviet de Petrogrado controlado por los bolcheviques, que privaba a los oficiales de todos sus poderes disciplinarios, quedaban pocas unidades o formaciones eficaces en el ejército ruso. No obstante, lograron penetrar el frente, dañaron al 2º Ejército austrohúngaro y amenazaron estratégicamente los importantes yacimientos petrolíferos de Drohobycz. A partir de entonces, la ofensiva rusa se colapsó debido a la falta de suministros, al agotamiento y a la cada vez mayor desorganización política de la voluntad de las tropas para combatir. A los rusos les faltaban tanto la voluntad como los medios para resistir la inevitable contraofensiva, y el frente ruso al sur de las marismas de

Se puede ver al Stabsfeldwebel Andreas Dombrowski en la cabina de un Albatros D III fabricado por Oeffag, de la *Flik* 29, en el sector rumano del frente oriental en el verano de 1917.



Una rareza absoluta, se mire como se mire, dentro de la aviación del ejército austrohúngaro es este Nieuport Nie.27, capturado por los alemanes en el frente occidental en 1918 y trasladado al servicio austrohúngaro probablemente como avión de instrucción de introducción a la caza.



Pripyet dejó de existir cuando finalmente los alemanes se detuvieron al borde de Galitzia.

El 1 de septiembre, el 8º Ejército alemán, bajo el mando del general Oscar von Hutier, comenzó a utilizar una nueva táctica en la última ofensiva alemana de la guerra en el frente oriental. Esta táctica novedosa se basaba solamente en los bombardeos más intensos y breves de la artillería, con la infantería y los cañones ligeros siguiendo la barrera según avanzaba ésta y rodeando todos los centros de resistencia, que serían aniquilados una vez que se hubiera alcanzado el objetivo principal. Esta táctica de la "tormenta de tropas" resultó muy eficaz en la ofensiva en torno a Riga, en el extremo norte del frente oriental, y provocó la destrucción efectiva del 12º Ejército ruso. Esta táctica, probada en la ofensiva de Riga, fue utilizada a continuación en la gran victoria de las Potencias Centrales en Caporetto en el frente italiano y también en las cinco grandes ofensivas en el frente occidental en la primavera de 1918.

En septiembre llegó el caos a Rusia cuando el gobierno provisional, mandado por Kerenski desde el 20 de julio, se trasladó desde Petrogrado a Moscú ya que los bolcheviques comenzaron a tomar el poder en Petrogrado. El 7 de noviembre la Revolución Bolchevique llevó a Lenin y a Trotski al poder y la agenda de los dos dirigentes *rojos* para asegurar el gobierno comunista en Rusia, en lugar de mantener la guerra contra las Potencias Centrales, se evidenció con la firma del Tratado de Brest Litovsk el 15 de diciembre. Esto sacó a Rusia de la I Guerra Mundial.



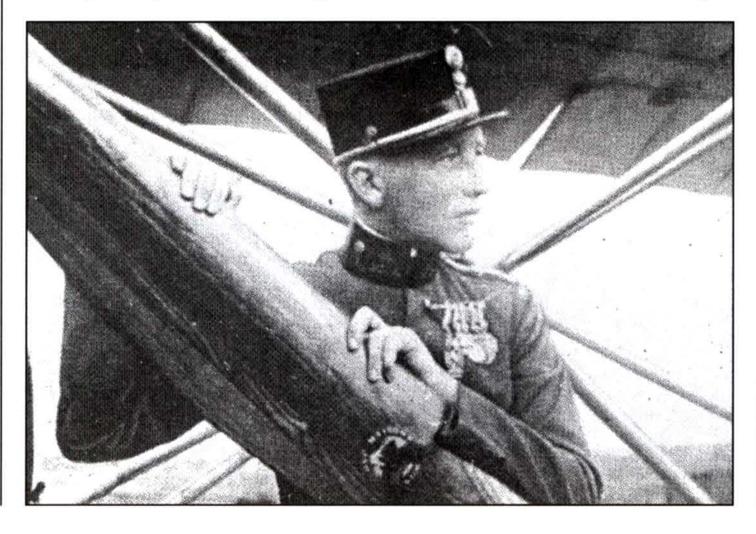
El 53.24 fue un caza Albatros D III fabricado por Oeffag e impulsado por un motor de 149 kW (200 CV). Este avión lo utilizaron las *Flik* 13J, 39J, 29J y 31J en los frentes ruso y rumano desde junio de 1917.

LOS ASES AÉREOS AUSTROHÚNGAROS DEL FRENTE ORIENTAL

Teniendo en cuenta el hecho de que la guerra aérea sobre el frente oriental se emprendió en una escala considerablemente menor que la del frente italiano, y que finalizó de forma efectiva a mediados de 1917, mientras que la del frente italiano duró hasta noviembre de 1918, apenas resulta sorprendente que la mayoría de los ases de caza austrohúngaros lograran la mayor parte de sus victorias sobre el frente italiano en lugar del frente oriental. Por supuesto, hubo excepciones que prestaron sus servicios únicamente en el frente oriental o en el frente italiano, pero casi la mitad de ellos prestó sus servicios en ambos frentes durante diversos periodos de sus carreras.

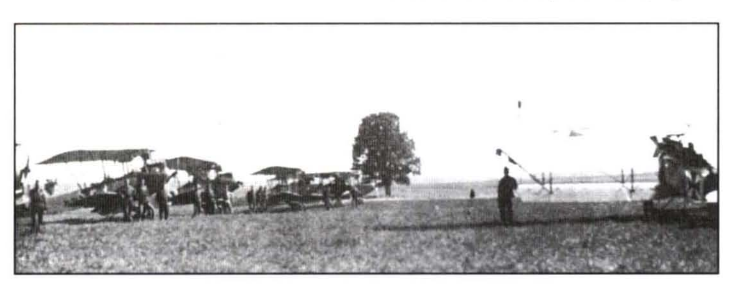
Típico de la clase de as en los dos frentes fue el piloto de caza con más victorias de la aviación del ejército austrohúngaro, el *Hauptmann* (capitán) Godwin Brumowski con 35 victorias confirmadas y ocho sin confirmar.

Brumowski fue un soldado que se caracterizó por un considerable valor y destreza y también fue notable por sus dotes de mando en combinación con su capacidad administrativa. Nacido el 26 de julio de 1886 en el pueblo de Wadowice, en la provincia nororiental austrohúngara de Galitzia, Brumowski era descendiente de una familia militar y su formación culminó en la Academia Militar Técnica de Mijdling, cerca de Viena; tras aprobar en este organismo fue destinado como *Leutnant* (al-



Godwin Brumowski posa junto a la hélice de un caza con montante de estrella Hansa-Brandenburg KD (o D I) del tipo que él pilotó hasta mediados de 1917.

férez) al 29º Regimiento de Artillería de Campaña del ejército austrohúngaro. En el momento del estallido de la I Guerra Mundial, Brumowski, por entonces *Oberleutnant* (teniente), era oficial de personal de regimiento en la 6ª División de Artillería. Prestó sus servicios en esta unidad en el frente oriental hasta julio de 1915, otorgándosele las Medallas al Mérito Militar de Plata y Bronce (Signum Laudis) por su valor.



Este Albatros D III (53.45) fabricado por Oeffag, al que se puede ver aquí tras ser estrellado por otro piloto, fue el aparato con el que Otto Jäger logró su primera victoria como piloto de caza el 20 de julio de 1917.

En julio de 1915 se produjo un cambio importante cuando Brumowski fue destinado como oficial-observador a la *Flik* 1, con base en el campo de aviación de Chernowitz, bajo el mando del Hauptmann Otto Jindra. Brumowski pronto demostró ser uno de los mejores observadores que prestaban sus servicios en el frente oriental y, volando como observador en el Albatros B I, fabricado por Knoller y pilotado por Jindra, participó en una intrépida acción el 12 de abril de 1916. Junto con otros seis aviones de combate austrohúngaros, aquella tripulación de dos hombres bombardeó una revista de tropas militar rusa en la ciudad de Chotin con ocasión de la visita del zar Nikolái II y el general Brusilov a aquella ciudad. Los rusos ordenaron a siete cazas con alas parasoles Morane-Saulnier que despegaran para enfrentarse a los aviones austrohúngaros, y Jindra y Brumowski derribaron dos de aquellos aviones. Éstas fueron las primeras victorias aéreas confirmadas de Brumowski y a ellas le siguió la tercera el 2 de mayo del mismo año cuando él y su piloto, *Zugsführer* (sargento) Kurt Gruber, pilotaban otro Albatros B I durante el derribo de otro monoplano parasol Morane-Saulnier.

Después de pasar por la instrucción de vuelo, Brumowski se convirtió en *Feldpilot* (piloto de campaña) de la dotación de la *Flik* 1 el 3 de julio de 1916 y cinco días después completó el número necesario de salidas operativas para recibir su distintivo como tal. En noviembre de 1916 Brumowski fue trasladado a la *Flik* 12, una unidad que operaba en el frente italiano bajo el mando del Hauptmann Arpad Gruber. El 3 de diciembre de 1916 Godwin logró su cuarta victoria cuando, en cooperación con el *Linienschiffsleutnant* (capitán de corbeta) Gottfried Banfield, de la base aeronaval de Trieste, y el *Zugsführer* Karl Cislaghi de la *Flik* 28, derribó un bombardero Caproni Ca 1 cerca de Mavinje.

Con un total de siete victorias confirmadas, el Leutnant in der Reserve Otto Jäger fue el 24º de la lista de ases austrohúngaros. Esta fotografía se tomó a finales de 1916 cuando Jäger prestaba sus servicios en la *Flik* 10 en el frente oriental.



Fue el 2 de enero de 1917 cuando Brumowski se convirtió en as al lograr, en esa fecha, una victoria sobre un Farman biplaza cerca del lago Doberdo. Brumowski y su observador, *Oberleutnant* Julius Gyirffy von Telekes, pilotaban en aquella ocasión un Hansa-Brandenburg C I. En febrero de 1917, empezó la existencia de la *Flik* 41J como el primer y auténtico escuadrón de caza, y Brumowski fue el oficial al mando de la nueva unidad. Sin embargo, antes de asumir el mando, Brumowski recibió autorización para un destino de duración breve en una unidad alemana, la *Jagdstaffel* 24, en el frente occidental como medio de ganar experiencia operativa en las condiciones operativas más avanzadas por entonces disponibles. Este destino le aportó a Brumowski una comprensión penetrante de la táctica y la organización de caza alemanas. Brumowski estuvo con la *Jasta* 24 entre el 19 y el 27 de marzo de 1917 y



Se puede ver a Karl Kaszala con pantalones claros mientras le hace burla a otro piloto suboficial, el Feldwebel Rademes Iskra. El lugar es el campo de aviación de la *Flik* 41J en Sesana y el periodo, septiembre de 1917.

durante aquel periodo realizó cuatro salidas operativas sobre el frente occidental, además de conocer a Manfred von Richthofen, la estrella emergente de la sección de caza alemana, que logró en aquel periodo sus victorias 29ª a 31ª.

Brumowski asumió el mando de la *Flik* 41J en abril de 1917 y permaneció como jefe del escuadrón hasta finales de 1918, periodo durante el cual muchos de los pilotos de caza más capaces de Austria-Hungría (incluidos Frank Linke-Crawford, Kurt Gruber, Karl Kaszala, Josef Novak, Friedrich Navratil, Rudolf Szepessy-Sokoll y, durante breves periodos, Julius Arigi y Benno Fiala von Fernbrugg) pertenecieron a la dotación de la unidad. La *Flik* 41J fue uno de los mejores escuadrones de caza de la LFT, y en términos generales fue posiblemente el mejor escuadrón desplegado por los austrohúngaros.

Brumowski logró cuatro victorias confirmadas y dos sin confirmar entre mayo y julio de 1917, pero el 10 de agosto registró el primer derribo de una serie. En los 9 días entre el 10 y el 18 de agosto, Brumowski logró 12 victorias confirmadas y seis sin confirmar. Gran parte de su éxito fue posible gracias al mayor ritmo y alcance de las actividades aéreas asociadas con la 11ª Batalla del Isonzo (18 de agosto al 15 de septiembre). La mayor parte de estos éxitos los logró con el caza posiblemente preferido de Brumowski, el Hansa-Brandenburg D I (o KD) con el número de serie 28.69. El as austrohúngaro comenzó esta serie de éxitos con su décima victoria confirmada, que resultó ser un caza Nieuport derribado sobre Chiapovano, pilotando otro D I. Posteriormente, derribaría un Caudron biplaza envuelto en llamas cerca de Karbinje-Ivangrado como su 15ª victoria.

Brumowski anotó su primera victoria doble el 20 de agosto cuando participó en el derribo de dos aviones de reconocimiento Caudron, uno mientras pilotaba el Albatros D III (153.06) fabricado por Oeffag y el otro con su Hansa-Brandenburg D I (28.69). Sólo tres días después, y una vez más pilotando el 28.69, colaboró con Linke-Crawford y el *Korporal* (cabo) Heinrich Mayrboeurl para obligar a descender a un Savoia-Pomilio biplaza de la *45ª Squadriglia da Ricognizione* del ejército italiano como su 20ª victoria. La tripulación del avión italiano, formada por un sargento piloto y un oficial observador, fue hecha prisionera después de que su avión descendiera por detrás de las líneas austrohúngaras.

Brumowski anotó su 22ª victoria el 9 de octubre cuando atacó un globo de observación italiano cerca de Isola Morosina. El globo se incendió, pero la tripulación escapó en paracaídas. Éste fue el primer "derribo" de Brumowski con el Albatros D III (153.45) fabricado por Oeffag, un aparato pintado al estilo del diseño completamente rojo que él había visto que utilizaba Von Richtfhofen en el frente occidental, pero complementado con una calavera envuelta en negro a ambos lados del fu-

selaje y en el revestimiento superior del fuselaje hasta la parte trasera de la cabina. Aquél fue un diseño que apareció con frecuencia en los cazas que pilotó Brumowski en fechas posteriores.



Esta fotografía, tomada inmediatamente después de la 20ª victoria de Brumowski, muestra su Albatros D III (153.06) fabricado por Oeffag con Brumowski de pie a la izquierda del grupo junto a la cabina. La cabina está ocupada por el Sergente Ermanno Malaspini, el piloto del avión derribado, cuyo observador era el *Tenente* Cesare Mazzarino, al que se puede ver a la derecha del grupo por detrás de la cabina. De pie delante del avión con pantalones claros se encuentra Frank Linke-Crawford, el cuarto mejor as de la aviación del ejército austrohúngaro.

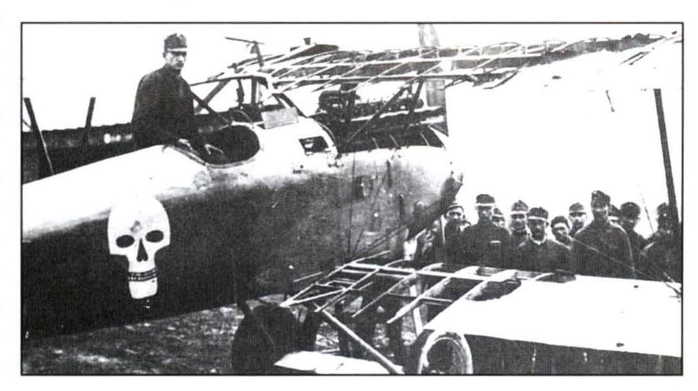
Otro día con una victoria doble se registró el 23 de noviembre cuando Brumowski y Linke-Crawford derribaron conjuntamente una pareja de cazas Nieuport cerca de Cortelazzo, en las inmediaciones del estuario del río Piave.

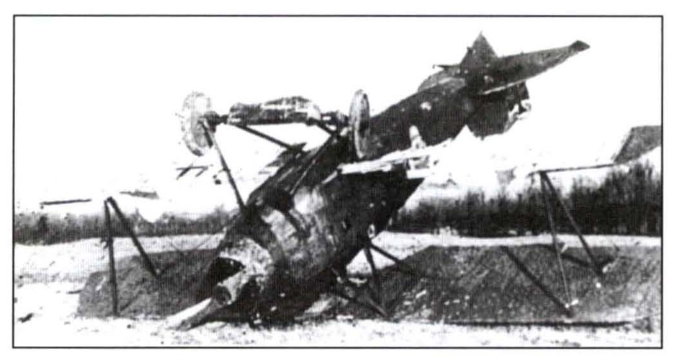
El invierno de 1917-1918 fue comparativamente intrascendente, pero desde febrero de 1918 Brumowski volvió a una gran actividad, aunque se trataba más de recibir que de dar. En el primer día del mes, Brumowski pilotaba un Albatros D III (153.45) fabricado por Oeffag cuando participó en un combate contra siete cazas italianos. En el combate resultante, el fuselaje del caza austrohúngaro fue alcanzado por 26 proyectiles de ametralladora que también impactaron en el ala superior y en el depósito de combustible; a continuación, el combustible que se derramó se prendió fuego e incendió la tela cubierta de celulosa del ala superior de madera y, posteriormente, el ala inferior derecha. Había poco que Brumowski pudiera hacer excepto romper el contacto y dirigirse hacia su campo de aviación intentando evitar no resultar quemado más que superficialmente.

Sólo tres días después, Brumowski pilotaba otro D III (153.52) cuando, en la región de Passarella, fue sorprendido por lo que él describió como "ocho aviones de caza ingleses". El caza de Brumowski resultó nuevamente agujereado por el fuego de las ametralladoras, la tela del ala inferior izquierda se desgarró y el larguero del ala inferior derecha se rompió. Nuevamente, Brumowski consiguió alejarse con su avión en una situación definitivamente alarmante y realizó un aterrizaje forzoso en el campo de aviación de Passarella. El caza Albatros capotó cuando tocó suelo, pero Brumowski salió del destrozado avión sin heridas importantes.

Para junio de 1918 Brumowski había logrado 31 derribos confirmados y sus últimas cuatro victorias del mismo tipo llegaron durante la última ofensiva austrohúngara de la I Guerra Mundial, conocida generalmente como la Batalla del Piave y que se entabló entre el 15 y el 23 de junio. Brumowski logró su 32ª victoria el día después del comienzo de la batalla cuando incendió un globo de observación con el Albatros D III (153.209), fabricado por Oeffag, en la región de Spresiano. Tres días después, Brumowski consiguió otra victoria doble con el mismo caza. El as austrohúngaro atacó e incendió cerca de Pasarella otro globo de observación en el Val Grassabo y posteriormente, aquel mismo día, atacó y de-

El 1 de febrero de 1918 Godwin Brumowski tuvo un enfrentamiento importante con los cazas aliados con su Albatros D III (153.45) fabricado por Oeffag. El fuego enemigo agujereó el depósito de combustible del D III e incendió el contenido que se desparramaba; las llamas resultantes quemaron gran parte de la tela del avión del as austrohúngaro.





El 4 de febrero de 1918 Godwin Brumowski salió definitivamente como el perdedor de un enfrentamiento con ocho cazas británicos con su Albatros D III (153.52) fabricado por Oeffag y realizó un aterrizaje forzoso en Passarella.

rribó envuelto en llamas un avión italiano biplaza de observación de la artillería y de reconocimiento cerca de Comtee, al sur de Candela. La última victoria confirmada de Brumoswki llegó al día siguiente cuando realizaba una patrulla defensiva sobre el último puente intacto del río Piave, que las fuerzas terrestres austrohúngaras necesitaban con urgencia. Brumowski se enfrentó a un Ansaldo SVA-5 que intentaba bombardear el puente del Piave y en un feroz enfrentamiento (el Albatros fue alcanzado hasta 37 veces en el fuselaje) lo derribó sobre el Montello.

El 23 de junio Brumowski finalizó una salida sin incidentes con el Albatros D III (153.209) fabricado por Oeffag. Aquella fue la 439, y última, salida operativa de aquel piloto, primero como observador y luego como piloto. El 25 de junio, se ordenó a Brumowski que dejara el frente durante un prolongado permiso después de lograr 35 victorias confirmadas y ocho sin confirmar y situarse en el primer lugar de la lista de los ases austrohúngaros. El día 11, Brumowski fue nombrado para el mando de los escuadrones de caza del ejército austrohúngaro en el Isonzo. Como era de esperar, a Brumowski se le concedieron prácticamente todas las condecoraciones y premios importantes de los oficiales del ejército austrohúngaro, con la excepción de la Cruz de Caballero de la Orden Militar de María Teresa, la más alta condecoración, pero decididamente poco frecuente, que tenía que ser solicitada personalmente, algo que Brumowski se negó a hacer. Por lo tanto, entre las condecoraciones de Brumowski se encontraban la Orden de la Cruz de Hierro, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra; la Cruz de Caballero de la Orden de Leopoldo con Condecoración de Guerra y Espadas, y la Medalla de Oro al Valor para los Oficiales, que fue una de las sólo nueve concedidas a hombres de la LFT.

Tras el final de la guerra, Brumowski quedó completamente desorientado y en 1920 se trasladó a Transilvania para gestionar una propiedad heredada por su esposa. Brumowski no estaba preparado para este trabajo debido a su temperamento y a su instrucción, y en 1930 regresó a Viena y abrió una academia de vuelo en Aspern. Brumowski re-

Este Albatros D III (153.209) fabricado por Oeffag fue el caza con el que Godwin Brumowski logró sus últimas cuatro victorias, y aquí se le puede ver en Portobuffole, en el frente italiano, en junio de 1918. El hecho de que Brumowski pintara su avión totalmente en rojo exigía hacer resaltar los distintivos nacionales; las cruces de las alas se pintaron con borde blanco y la cruz del plano de deriva se colocó dentro de un recuadro blanco.



sultó mortalmente herido el 3 de junio de 1936 en un accidente de vuelo en el aeropuerto de Schiphol, cerca de Amsterdarm, en Holanda.



Éste es el Aviatik B I, de la *Flik* 1, de nombre *Durch*, con el que Benno Fiala pasó su periodo de aprendizaje en el frente oriental a finales de 1914. El campo de aviación estaba situado en Brzesko y el avión lleva el modelo original de los distintivos nacionales, a saber, las franjas rojas/blancas/rojas, aquí visibles en los laterales del fuselaje. Se puede ver a Benno Fiala en la cabina delantera.

El *Oberleutnant in der Reserve* Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg, es un ejemplo clásico de la "persona completa para la aviación" de los primeros días de la aviación europea. Fiala era un hombre de inteligencia, miras altas, valor, destreza de vuelo y capacidad administrativa y durante el transcurso de una carrera que duró unos 40 años participó en áreas de la aviación tan diferentes como el combate aéreo, la organización de líneas aéreas, la gestión aeroportuaria y la fabricación de aviones. Fue por la primera de estas actividades por la que más se le recuerda ya que como tercer mejor as de la LFT logró un total de 28 victorias confirmadas y cinco sin confirmar durante el transcurso de la I Guerra Mundial.

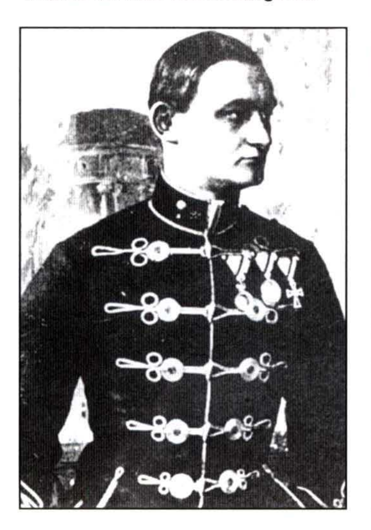
Fiala nació el 16 de junio de 1890, en este caso en una familia vienesa con estrechas conexiones con las fuerzas armadas austrohúngaras. La formación de Fiala finalizó en la Universidad Técnica de Viena, donde logró el título de *Ingenieur* (ingeniero). Fiala se ofreció voluntario para el servicio militar en 1910 y fue destinado como *Offizieranwärter* (alumno aspirante a oficial) al 1er Regimiento de Artillería. Su posterior participación en la aviación tiene su origen en un par de causas: la primera de ellas fue el hecho de que su hermano Otto, un *Fregattenleutnant* (teniente de la marina) y uno de los primeros pilotos de la naciente aviación naval, alimentó a su joven hermano con la narración de los vuelos, y la segunda consistió en un encuentro casual con el *Oberstleutnant* (teniente coronel) Emil Uzelac, jefe de la sección aérea del ejército, la pequeña unidad que luego se ampliaría como la LFT, que aumentó aún más la creciente fascinación de Fiala por el vuelo. En la víspera de la I Guerra Mundial, Fiala solicitó con éxito, a través de Uzelac, su traslado de la artillería a la LFT y, el 28 de julio de 1914, Fiala fue destinado a la *Fliegerkompanie* 1.

Tras el estallido de la guerra, la *Flik* 1 fue destinada al teatro de operaciones de Galitzia en el frente oriental. Fiala viajó a este teatro de operaciones como oficial técnico de la unidad, aunque no pasó mucho tiempo antes de que pasara al aire como observador. (Era práctica habitual de la época que un suboficial pilotara el avión casi como "chófer" del oficial, que estaba encargado de la muy importante tarea del reconocimiento táctico y que no debía mancharse las manos con los aspectos mecánicos del vuelo.) Fiala no perdió ninguna oportunidad de aprovechar su capacidad de inventiva: se dio cuenta rápidamente de que la observación de la artillería mejoraría considerablemente si el observador disponía de un medio para transmitir la información a las unidades de artillería correspondientes en tiempo real y, por lo tanto, instaló un transmisor de radio en uno de los aviones (posteriormente en varios) de la unidad. Fiala también fue importante por la introducción en



Aquí se puede ver a Godwin Brumowski (a la izquierda) y a Benno Fiala (a la derecha) con la *Erzherzogin* (archiduquesa) María Teresa. El acontecimiento fue una visita real al campo de aviación de la *Flik* 41J en Sesana el 26 de julio de 1917.

El Leutnant Rudolf Szepessy-Sokoll, Freiherr von Negyes et Reno, logró cinco victorias confirmadas y se situó el 46º en la lista de los ases austrohúngaros.



la unidad de las ametralladoras y de las cámaras de reconocimiento en las cabinas de los aviones.

A continuación, en el transcurso del mes de agosto de 1914, Fiala comenzó a revelar el valor que fue típico de su carrera. Durante aquel mes se encontraba en un tren llevando aviones y suministros a la *Flik* 1. Cuando el tren estaba en la región de Chortków, un gran contingente de tropas rusas lo emboscó después de penetrar a través del frente un tanto débil. En el intercambio de disparos el maquinista resultó gravemente herido y el tren se detuvo. Fiala saltó del tren y pasó entre las tropas rusas que avanzaban haciendo frente a una lluvia de fuego para alcanzar la cabina de la locomotora. A pesar del hecho de que había resultado herido, Fiala consiguió poner el tren en marcha y pronto se distanció de los rusos. Por esta hazaña Fiala recibió un ascenso extraordinario (fuera del escalafón, lo cual era un acontecimiento notablemente poco frecuente en la escala de ascensos basados en la antigüedad del ejército austrohúngaro) a *Leutnant in der Reserve* (alférez de la reserva) el 10 de noviembre de 1914.

El éxito de sus numerosos vuelos como observador (posteriormente como tirador observador) llevó a Fiala a la obtención de la Medalla de Plata al Mérito Militar, cuya mención cita el hecho de que Fiala derribó aviones rusos el 6 y el 13 de junio de 1915. Nunca más se ha encontrado confirmación posterior de estas victorias. Después de un breve destino en la sección de pruebas experimentales del *Luftfahrt-Arsenals* (arsenal aéreo), un destino que reflejaba su capacidad en los aspectos de ingeniería y desarrollo de la aviación militar, Fiala fue destinado como tirador observador de la nueva *Flik* 19 en enero de 1916. Esta unidad, mandada por el capacitado Hauptmann Adolf Heyrowsky, tenía su base en el campo de aviación Haidenschaft en el valle de Wippach, en el frente del Isonzo al noreste de Italia, y llegó a ser considerada como la mejor unidad de biplazas en la LFT. Al igual que otras unidades de la LFT, la *Flik* 19 tuvo en su dotación varios modelos diferentes de aviones biplazas, aunque el modelo habitual fue el Hansa-Brandenburg C I en varias de sus series. A esta unidad se le encargó todo el abanico de funciones de los biplazas, incluidos el reconocimiento fotográfico, la localización de la artillería, las comunicaciones, el enlace e, incluso en ocasiones, los ataques terrestres.

Fue con la *Flik* 19 con la que Fiala logró su primera victoria confirmada. El 29 de abril de 1916 Fiala era el observador tirador de un biplaza pilotado por el Leutnant Ludwig Hautzmayer y el fuego de su ametralladora dañó gravemente a un biplaza italiano que realizó un aterrizaje forzoso cerca de San Daniele. El siguiente éxito de Fiala fue más decisivo: el 4 de mayo del mismo año, volando en un Hansa-Brandenburg C I (61.55) pilotado por Heyrowsky, se enfrentó a la aeronave italiana M.4, que cruzaba Merna cerca de Gorizia, con munición explosiva específicamente diseñada para su utilización contra aparatos más ligeros que el aire y pronto la aeronave se incendió mientras caía hacia el suelo junto a la carretera que unía Gorizia con Merna, provocando la muerte de los seis hombres de la tripulación.

El periodo de Fiala con la *Flik* 19 finalizó en el transcurso de una salida de bombardeo a comienzos de 1917 contra un blanco fuertemente protegido por cañones antiaéreos. En el transcurso del ataque contra es-

te blanco, Fiala resultó gravemente herido en el brazo derecho por un fragmento de proyectil. Tras el regreso a la base, Fiala fue hospitalizado y después, durante su recuperación, decidió convertirse en piloto. Con la herida curada y con la autorización pertinente concedida, Fiala llegó a la academia de vuelo que se había especializado en la instrucción de pilotos de caza. Fiala demostró ser un piloto natural y, por lo tanto, su instrucción se desarrolló solamente con un incidente. Éste tuvo lugar el 11 de mayo de 1917 cuando el motor de su avión falló y en el consiguiente aterrizaje forzoso Fiala se rompió la clavícula. Fiala se recuperó rápidamente y finalizó la instrucción sin más dificultades.

A finales de junio de 1917, Fiala fue destinado a la *Flik* 41J, una renombrada unidad de caza, pero sólo cinco semanas después fue destinado a la *Flik* 12D, una unidad que se consideraba que precisaba una inyección de sangre nueva aunque experimentada. La *Flik* 12D, mandada por el Hauptmann Arpad Gruber, era en esencia una unidad de biplazas, pero disponía de varios cazas monoplazas dentro de su dotación para facilitar la escolta de los aparatos biplazas. El modelo que pilotó Fiala con más frecuencia fue el Hansa-Brandenburg D I (también KD), que era rápido pero complicado de manejar ya que era notoriamente inestable. Fiala fue un piloto capaz de superar las limitaciones del D I y, al mismo tiempo, aprovechar su capacidad, y el resultado fue una lista de victorias en constante crecimiento. Por ejemplo, en sus 23 primeros días con la *Flik* 12D, Fiala logró siete derribos aire-aire. El 10 de agosto, pilotando el D I (28.38) Fiala se deshizo de un bombardero Caproni por detrás de las líneas enemigas en las proximidades de Auzza-Plava. Al día siguiente y con el mismo avión, derribó un avión de reconocimiento biplaza SAML envuelto en llamas que cayó por detrás de las líneas italianas. La confirmación por parte de las fuerzas terrestres austrohúngaras le otorgó su quinta victoria confirmada y le convirtió en as.

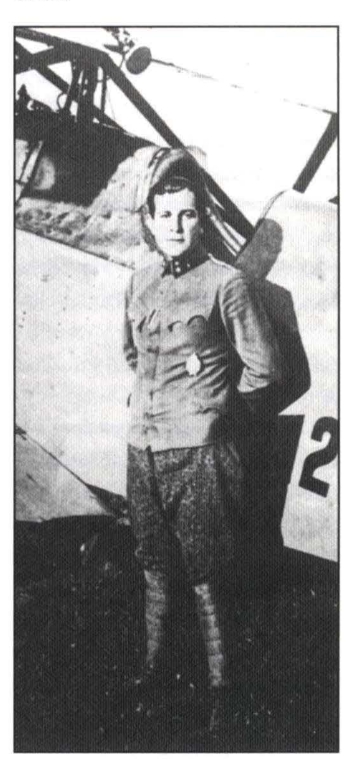
El 19 de agosto, nuevamente con el mismo avión, Fiala incendió un bombardero Caproni, que se estrelló justo por detrás de las líneas italianas cerca de Fajti Hrib.

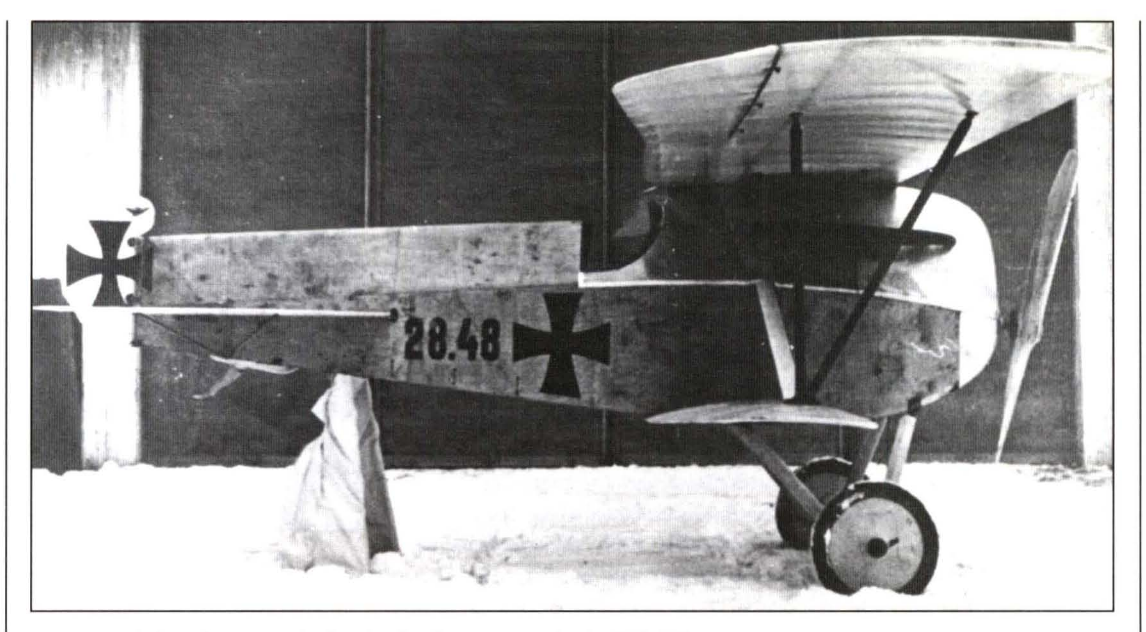
Fiala finalizó sus anotaciones con la *Flik* 12D el 25 de octubre cuando se enfrentó a un caza italiano SPAD S.7 con su D I (28.38) justo al sur de Monte San Gabriele y salió victorioso con su octava victoria confirmada. Durante su periodo en la *Flik* 12D, Fiala recibió dos condecoraciones importantes, primero la Orden de la Corona de Hierro, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas y, posteriormente, la Cruz de Caballero de la Orden de Leopoldo con Condecoración de Guerra y Espadas; Fiala fue uno de los 25 oficiales de la LFT que recibió esta última condecoración.

En noviembre de 1917, Fiala fue destinado como segundo oficial al mando en una auténtica unidad de caza, la *Flik* 56J, mandada por el Hauptmann Robert Ellner. El periodo de Fiala con este escuadrón fue relativamente intrascendente, excepto por un derribo que logró el 30 de diciembre. Fiala, que pilotaba un Albatros D III (153.77) fabricado por Oeffag, interceptó un bombardero Caproni cerca de Vecchia, en la región de Susegana y, después de un difícil enfrentamiento, derribó el bombardero envuelto en llamas.

Por último, fue a finales de enero de 1918 cuando Fiala recibió el destino que le permitiría aprovechar al máximo su talento, tanto operativo

Al Oberleutnant in der Reserve Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg, el tercero en la lista de ases austrohúngaros, se le reconocieron 28 victorias confirmadas y cinco sin confirmar. Aquí está retratado delante de su Hansa-Brandenburg KD (D I con número de serie 28.38) fabricado por Phönix, de la *Flik* 12D, en el otoño de 1917. Fiala logró cinco de sus victorias con este avión.





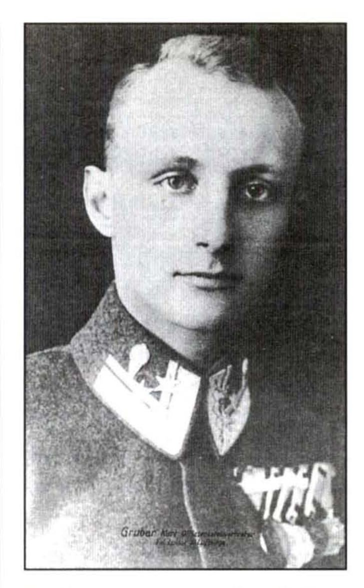
El 28.48 era un típico Hansa-Brandenburg KD del tipo fabricado por Phönix para el servicio como D I. Destaca la parte final del fuselaje con el plano de deriva en forma de "coma", colocado directamente sobre el borde de salida en forma de cuchillo sin un plano de deriva fijo. Fue con un aparato parecido, el 28.38, con el que Benno Fiala logró seis de sus victorias.

como administrativo, cuando fue destinado para mandar la *Flik* 51J, una unidad de caza muy cualificada en la que se encontraban, aparte del propio Fiala, otros cinco ases. La *Flik* 51J utilizaba los cazas Albatros D III en la forma de las series 153 y 253 fabricadas con licencia por Oeffag. Las atribuciones operativas de la *Flik* 51J abarcaban toda la gama de las actividades de caza, incluidos los ataques ligeros de tropas terrestres con bombas pequeñas, los ataques terrestres, la escolta y la interceptación.

Durante el 11 de marzo de 1918, y pilotando el D III (153.128), Fiala derribó un Sopwith Camel, que chocó contra el suelo cerca de Spresiano en un ángulo agudo y capotó antes de partirse. Fiala se encontró con un SIA 7B biplaza, que llevaba bombas pequeñas para ataques contra blancos de oportunidad, mientras utilizaba el mismo avión dos días después; Fiala derribó al avión italiano que chocó contra el suelo al norte de Spresiano, provocando una espectacular explosión cuando las bombas y el combustible restante estallaron. El 30 de marzo, Fiala, que pilotaba el D III (153.155), reclamó su 14ª victoria cuando obligó a descender a un Sopwith Camel cerca de Gorgo del Molino. El caza británico capotó al aterrizar y resultó destruido; el piloto era el teniente Allan Jerrard del Escuadrón 66 del Real Cuerpo de Vuelo, que posteriormente recibiría la Cruz Victoria por su comportamiento en este combate.

Un gran día en la carrera de Fiala como piloto de caza llegó el 1 de mayo. Fiala, que pilotaba el D III (153.128), derribó un Camel por detrás de las líneas aliadas. A continuación, Fiala se encontró con un SIA 7B, al que también derribó al norte de Povegliano y pasó a atacar un globo de observación italiano que cayó envuelto en llamas cerca de Visnadello. Al regresar al punto inicial cerca de San Biaggio derribó otro globo de observación, completando cuatro victorias en una única salida.

El 6 de junio Fiala pilotaba un D III (153.128) cuando se encontró con un caza SPAD de la aviación italiana sobre Salettual-Roncadelle y lo derribó. Más tarde aquel mismo día, y pilotando el mismo caza, Fiala derribó un Camel sobre Noventa di Piave como su 21ª victoria con-



El Offizierstellvertreter Kurt Gruber, el 11º de la lista de ases austrohúngaros, logró 11 victorias confirmadas en los frentes oriental e italiano.

firmada con similares resultados. Estos éxitos le otorgaron un total de 21 victorias confirmadas. Poco menos de quince días después, el as austrohúngaro tuvo menos suerte cuando, durante una salida para atacar con la ametralladora y con bombas las trincheras aliadas, fue alcanzado por el fuego de una ametralladora o fusil y sufrió dos heridas en la mano derecha. Tras recibir la atención médica en el campo de aviación de su unidad, Fiala decidió no pasar a la hospitalización ni a las funciones terrestres. Por lo tanto, tres días después, con la mano todavía abultadamente vendada, Fiala despegó con uno de los ocho cazas D III con los que la *Flik* 51J contribuyó a aquel importante enfrentamiento que llegaría a ser conocido como la Batalla aérea sobre el Montello. Los aviones de la *Flik* 51J atacaron a una fuerza aliada de 10 bombarderos escoltados por 16 cazas. Los cazas de la *Flik* 51J derribaron cinco aviones aliados en un agitado combate aéreo sin sufrir bajas por su parte. Durante el transcurso del enfrentamiento, Fiala, que pilotaba el D III (153.270), fue responsable de tres derribos.

Fiala logró su última victoria en un combate aéreo el 20 de agosto, el día en el que derribó un avión de reconocimiento de gran velocidad SVA-5 al sur de la isla de Papadopoli, cerca de Cissalto. De hecho, Fiala voló operativamente hasta casi octubre, cuando fue destinado a un trabajo burocrático en Viena dentro de la plana mayor del inspector general de la LFT. De esta forma, Fiala finalizó la guerra con 28 victorias aéreas confirmadas y cinco sin confirmar, y entre sus condecoraciones en aquel momento se incluían la Medalla de Oro al Valor de Oficial, una de las solamente nueve condecoraciones de este tipo de los oficiales de la LFT.

Después de la I Guerra Mundial, Fiala regresó a la Universidad Técnica de Viena, donde consiguió el título en procesos de fabricación, mientras mantenía activo su interés por la aviación. En 1925 Fiala se convirtió en ayudante personal del catedrático Hugo Junkers en la compañía Junkers Dessau en Alemania, una entidad con la que permaneció en diferentes tareas durante los ocho años siguientes: organizó una línea aérea en Fürth, fue jefe de los talleres de Junkers de Polska Linja Lotnicza Aerolot en Varsovia, en 1928-1929 se marchó a Japón para organizar la primera factoría de fabricación de aviones completamente de metal de aquel país en Mitsubishi, en 1929 entabló negociaciones para Junkers en Estados Unidos, y en 1933 se convirtió en el ingeniero jefe de toda la compañía Junkers.

Igual que otros aviones de combate diseñados y fabricados en Austria-Hungría, el Knoller B I biplaza tenía un revestimiento delantero superior sobre el motor en línea, en este caso se trata de un aparato de instrucción fabricado por Thöne & Fiala de la serie 35.8 con un motor de 74,6 kW (100 CV). En combinación con el enorme parabrisas, proporcionaba una buena protección a la tripulación frente al torbellino de la hélice.

Después de la ascensión nazi al poder en Alemania en 1933, Fiala fue arrestado y deportado de Alemania, pero de vuelta en Austria siguió su trabajo en los campos relacionados con la aviación: por ejemplo, en 1935, él y Julius Arigi, el segundo mejor as aéreo de Austria-Hungría, establecieron la Asociación de Gestión Aeroportuaria de Wiener-Neustadt. Durante la II Guerra Mundial, después de la anexión de Austria por parte de Alemania en 1938, Fiala fue Hauptmann de la fuerza aérea alemana y prestó sus servicios como jefe de la base de Horsching Linz. Fiala murió el 29 de octubre de 1964, y en 1967



Se puede ver a Kurt Gruber en la cabina de su caza Albatros D III fabricado por Oeffag, de la *Flik* 41J, en el campo de aviación de Sesana el 5 de octubre de 1917.

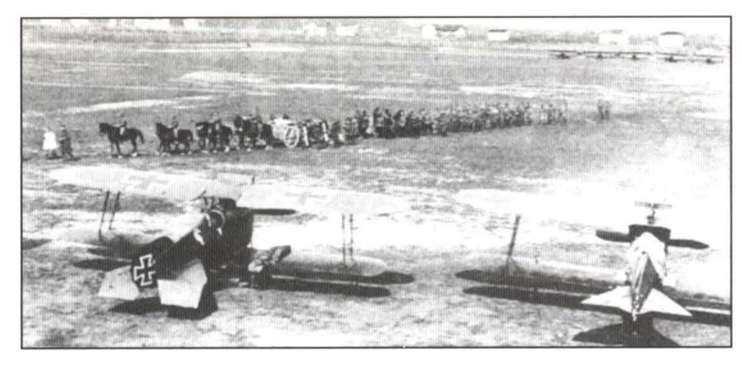
la base de la fuerza aérea austriaca de Aigen, en Ennstal, fue bautizada como "Fiala-Fernbrugg".

Kurt Gruber, un hombre que llegaría a situarse el undécimo en la lista de ases aéreos austrohúngaros y uno de los personajes más populares, nació en 1896 en Linz; era hijo de un profesor. Gran parte de la educación formal de Gruber tuvo lugar en Sachsen-Altenburg, Alemania, donde estudió para convertirse en ingeniero. Sin embargo, tras el estallido de la I Guerra Mundial, Gruber fue llamado a filas al ejército austrohúngaro y posteriormente se ofreció voluntario para la LFT. Su solicitud fue aceptada y debido a su preparación en cuestiones técnicas, Gruber recibió la instrucción como piloto.

El primer destino operativo de Gruber llegó en agosto de 1915 cuando fue asignado a la *Flik* 1 en el frente oriental. Bajo el mando del temible Hauptmann Otto Jindra, la *Flik* 1 era una unidad de carácter general y, al igual que la mayor parte del resto de las unidades del frente oriental en aquella época, operaba sobre todo en funciones de localización de la artillería y reconocimiento con una amplia gama de modelos de aviones biplazas. Rápidamente Gruber comenzó a ganarse una reputación como excelente piloto y pronto prácticamente todos los oficiales observadores/tiradores de la unidad se ponían muy contentos ante la perspectiva de volar con Gruber. En septiembre de 1915 Gruber ascendió a *Zugsführer* y en enero del año siguiente se le concedió una importante condecoración, la Medalla de Plata al Valor, 1ª Clase.

Fue el 14 de abril de 1916 cuando Gruber abrió su registro de victorias al enfrentarse, con el Hauptmann Egon Hervay von Kurchberg como su observador/tirador, en un Albatros B I (22.30) fabricado por Knoller, a un monoplano parasol Morane-Saulnier de la aviación del ejército ruso y derribarlo en tierra de nadie cerca de Bojan. Unos 18 días después, Gruber logró su segunda victoria cuando, el 2 de mayo con el B I (22.30), junto al *Oberleutnant* Godwin Brumowski como su observador/tirador, se encontró con otro monoplano parasol Morane-Saulnier; tanto Gruber como Brumowski dispararon contra el avión ruso, pero fue el fuego de Gruber al que se le reconoció haber derribado al avión ruso por detrás de las líneas rusas.

Unas cinco semanas después Gruber hizo un poco de historia en la aviación al conseguir su tercera victoria con el primer "derribo" conseguido por un piloto austrohúngaro en el frente oriental sin la ayuda de un observador/tirador. En aquella ocasión, el 6 de junio, Gruber pilotaba el B I (22.30) biplaza como monoplaza y gracias a la diestra utilización de la ametralladora obligó a un monoplano parasol Morane-Saulnier a realizar un aterrizaje forzoso por detrás de las líneas rusas en Dokok. Este hecho se conmemoró con una poco frecuente segunda condecoración de la Medalla de Plata al Valor, 1ª Clase, y Gruber también recibió la más alta condecoración del imperio austrohúngaro para un suboficial, la Medalla de Oro al Valor. A continuación, el 1 de junio, Gruber ascendió a *Feldwebel* (sargento prime-



El cortejo fúnebre para Kurt Gruber atraviesa la gran extensión del campo de aviación de Feltre el 6 de abril de 1918.

ro) mucho antes del momento previsto según la antigüedad, y sólo diez semanas después, el 11 de agosto, a *Stabsfeldwebel* (sargento de plana mayor).

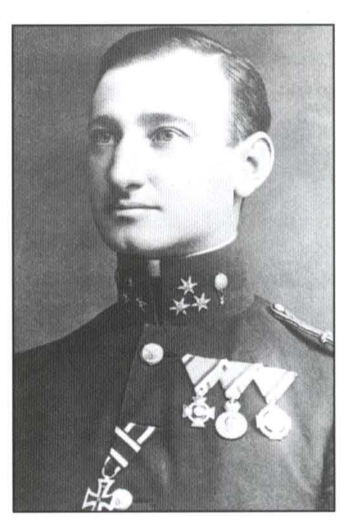
A mediados de diciembre de 1916, Gruber fue trasladado al *Flieger Arsenal* donde, durante un periodo de cinco meses, participó en las pruebas y la evaluación de nuevos aviones. Por ello, no fue hasta mediados de mayo de 1917 cuando Gruber regresó al frente, en este caso al primer escuadrón de caza genuino de la LFT, la *Flik* 41J con base en Sesana, en el frente del Isonzo, al noreste de Italia. El oficial al mando de la unidad era el Hauptmann Godwin Brumowski, que en una ocasión fue el observador/tirador del asiento trasero de un biplaza pilotado por Gruber en el frente oriental. La *Flik* 41J estaba equipada con los cazas Hansa-Brandenburg D I (o KD); este modelo tenía unas complicadas características de manejo, y el hecho de que Gruber todavía no dominaba por completo quedó demostrado el 21 de mayo cuando cayó en barrena con el D I (28.14) al suelo desde una cota baja sobre el campo de aviación de Sesana. Gruber sobrevivió al consiguiente impacto, pero no volvió al servicio operativo hasta finales de septiembre del mismo año.

Aquella ausencia temporal obligada espoleó sin duda a Gruber, y en el momento en que fue destinado lejos de la *Flik* 41J, en diciembre de 1917, ya se le había concedido una segunda Medalla de Oro al Valor como reconocimiento al brío y al éxito con los que había volado hasta entonces. El 29 de septiembre, casi con toda seguridad a los mandos de un caza Albatros D III fabricado por Oeffag, Gruber se encontró con un caza Nieuport de la aviación del ejército italiano y rápidamente se deshizo de su adversario, que cayó por detrás de las líneas italianas en Cormons. Sólo diez días después Gruber se convirtió en as cuando incendió un globo de observación italiano cerca de Isola Morosini poco después de que su tripulación se hubiera lanzado en paracaídas.

Gruber fue destinado a otra unidad el 23 de diciembre de 1917. Este nuevo escuadrón era la *Flik* 60J, creada en el más que pequeño campo de aviación, rodeado por montañas y susceptible a las inundaciones situado cerca de Grigno, unos 95 km al noroeste de Venecia en el Val Sugana, bajo el mando del *Oberleutnant* Frank Linke-Crawford, que había prestado sus servicios en la *Flik* 41J. Esta nueva unidad estaba equipada con uno de los mejores cazas austrohúngaros, el Phönix D I, un modelo que no era muy ágil, pero esto quedaba más que compensado por su fuerza estructural y por su capacidad para absorber los daños de combate. Todos los aviones de la *Flik* 60J se pintaron con una banda blanca alrededor del fuselaje por detrás de la cabina y sobre esta banda se pintó la primera letra del nombre del piloto habitual. Con el D I (228.24) "G", Gruber logró cinco victorias.

Esta nueva unidad inauguró su registro el 10 de enero de 1918 cuando Linke-Crawford y Gruber se encontraron con una escuadrilla de cazas aliados sobre Valstagna. En el consiguiente combate aéreo los dos pilotos austrohúngaros se deshicieron de dos cazas aliados, victorias que

Esta fotografía del Hauptmann Otto Jindra se tomó a finales de 1915.





El Stabsfeldwebel Andreas Dombrowski fotografiado mientras prestaba sus servicios con la *Flik* 29 en marzo de 1918. Dombrowski fue el 27º de la lista de ases austrohúngaros con seis victorias confirmadas.

constituyeron el 14º y 15º derribos de Linke-Crawford y el 7º y el 8º de Gruber. El 27 de enero, Gruber se enfrentó a un caza que él describió como un Sopwith monoplaza, pero que de hecho fue probablemente un Hanriot HD.1 y, al final de un prolongado combate aéreo, derribó al caza italiano sobre Vattaro, al sur de Col Moschin, como su noveno derribo confirmado; unos 25 días después se apuntó su 10ª victoria cuando interceptó otro "Sopwith" italiano. (y una vez más probablemente un HD.1) y lo derribó cerca de Monte Nuova.

Durante la primera parte de 1918 Gruber recibió la Medalla de Oro al Valor por tercera vez y, de esta forma, se convirtió en uno de los únicos seis suboficiales de la LFT que recibieron este honor. El 1 de abril Gruber ascendió a *Offizierstellvertreter* (suboficial al mando), la graduación más alta de los suboficiales en el ejército austrohúngaro. Esto tuvo lugar sólo tres días antes de la muerte de Gruber el 4 de abril. Tras despegar con su D I favorito en compañía de otros tres aviones de la *Flik* 60J, Gruber y sus compañeros llegaron a la zona sobre Primolano, pero fueron asaltados por dos escuadrillas de Sopwith. Gruber se deshizo de uno de los cazas aliados, pero casi inmediatamente después su caza fue alcanzado por una prolongada ráfaga de ametralladora y la célula del ala se rompió. El choque resultante fue inevitablemente fatal, y Gruber fue enterrado con todos los honores en el cementerio militar de Feltre dos días después. La concesión a título póstumo de una cuarta Medalla de Oro al Valor fue una de las dos únicas condecoraciones de este tipo que se dieron; Julius Arigi fue el otro hombre que recibió cuatro Medallas de Oro al Valor.

Mientras que Brumowski, Fiala y Gruber fueron ases que comenzaron su carrera en el frente oriental pero que luego partieron hacia empresas mayores en el frente italiano, Otto Jindra consiguió todas sus victorias en combate en el frente oriental como piloto de los aviones biplaza, y además de su destreza como piloto también fue un administrador y un mando extremadamente capacitado. Sus nueve victorias aéreas le sitúan detrás de Adolf Heyrowsky, que logró todas sus victorias en los frentes serbio e italiano; de entre éstos, el segundo ofrecía muchas más posibilidades de anotación que el frente oriental.

Jindra nació el 18 de marzo de 1886 en Chlumetz, cerca de Wittingau, en Bohemia, y desde su juventud decidió alistarse en el ejército. Cuando terminó en la Academia de Artillería de Viena en 1905, Jindra



El Knoller-Albatros B I (22.06) fue el avión de la *Flik* 1 con el que Otto Jindra logró su tercera victoria el 27 de agosto de 1915.

logró un destino en el 14º Regimiento de Artillería de Montaña. La primera fase de la carrera de Jindra discurrió según el ritmo uniforme y señorial establecido para los oficiales en los años antes de la I Guerra Mundial y ascendió a *Oberleutnant* en diciembre de 1912. Tras el estallido de la I Guerra Mundial, el regimiento de Jindra fue destinado al frente oriental, donde inicialmente él prestó sus servicios como jefe de batería y asistente del regimiento. Fue en estos puestos en los que combatió Jindra en la 1ª y 2ª Batallas de Lemberg, por las que recibió la Medalla de Bronce al Mérito Militar, pero Jindra ya había decidido que deseaba prestar sus servicios en la LFT. Tras aprobarse su solicitud de traslado, Jindra se convirtió en observador con la *Flik* 1, que operaba en el frente oriental, el 10 de septiembre de 1914. Utilizando el tipo de equipo de transmisión de radio del que en gran medida fue responsable otro miembro de esta unidad, Benno Fiala, Jindra pronto se convirtió en un destacado controlador del tiro de artillería dirigido desde el aire.

Sin embargo, el 14 de noviembre de 1914 el Albatros biplaza que transportaba a Jindra y a su piloto (Leutnant Max Hesse) fue derribado cerca de Krolik Woloski por el fuego de una unidad de caballería rusa. Hesse logró aterrizar con el Albatros por detrás de las líneas rusas y después de una rápida revisión de lo que parecían ser unas 180 "heridas" de bala, los dos hombres decidieron que no había posibilidades de efectuar siquiera reparaciones provisionales. Por lo tanto, los dos jóvenes retiraron todos los elementos valiosos que pudieron llevar e incendiaron el avión antes de partir y, finalmente, ganar nuevamente el lado austrohúngaro del frente.

A finales de enero de 1915 llegó un momento clave de la vida de Jindra cuando el oficial al mando de la *Flik* 1 fue hecho prisionero. A pesar del hecho de que él sólo era observador, Jindra fue seleccionado para sustituir al capturado *Oberleutnant* Josef Smetana. El 13 de junio de 1915 Jindra logró sus dos primeras victorias en el aire. Volando como el observador/tirador de un Albatros B I (22.29) fabricado por Knoller, y pilotado por el *Zugsführer* Max Libano, una pareja de monoplanos parasoles biplazas Morane-Saulnier rusos atacó a Jindra. Libano y Jindra se defendieron con una pistola Mauser y una carabina, y en el transcurso de los repetidos ataques de los aviones rusos el fuego de los aviadores austrohúngaros comenzó gradualmente a hacerse sentir en las células de los dos aparatos rusos, que realizaron aterrizajes forzosos en un bosque cerca de Dubowice, al sureste de Monasterzyska, por detrás de las líneas rusas.

Fue el 27 de agosto del mismo año cuando Jindra logró otra victoria aérea. En aquella ocasión, mientras realizaba una salida de reconocimiento sobre Chortków con el Albatros B I (22.06) fabricado por Knoller, con el Feldwebel Johan Marl a los mandos, dos monoplanos Morane-Saulnier se enfrentaron a Jindra. Éste tenía buena puntería y el fuego de su arma hizo alejarse a uno de los aparatos y derribó al otro, cuyo piloto resultó herido y descendió con su aparato cerca de Tluste, estrellándose al intentar tomar tierra.

En 1915 Jindra recibió la Cruz al Mérito Militar, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas, y la Cruz de Hierro Prusiana, 2ª Clase. Es más, el 1 de septiembre de aquel año ascendió a Hauptmann. A finales de año, Jindra comenzó a aprender el arte de pilotar a nivel

El Zugsführer Karl Urban, fotografiado en el verano de 1916 mientras prestaba sus servicios en el frente oriental con la *Flik* 10, fue el 48º en la lista de ases austrohúngaros con cinco victorias confirmadas.



Karl Kaszala todavía podía esbozar una sonrisa después de un aterrizaje desastroso en el campo de aviación de Sesana en mayo de 1917 con un Hansa-Brandenburg KD (D I 28.11). Fue con este avión con el que Kaszala logró su quinta victoria.

de unidad y el 11 de diciembre se consideró que estaba lo suficientemente capacitado para convertirse en *Feldpilot*, por lo que recibió el distintivo apropiado como reconocimiento de este hecho sólo nueve días más tarde.



El Feldwebel Julius Busa logró cinco victorias confirmadas situándose el 35º en la lista de ases austrohúngaros y aquí se le fotografió mientras prestaba sus servicios en la *Fluggeschwader* 1 (ala aérea) en el frente italiano en enero de 1917.

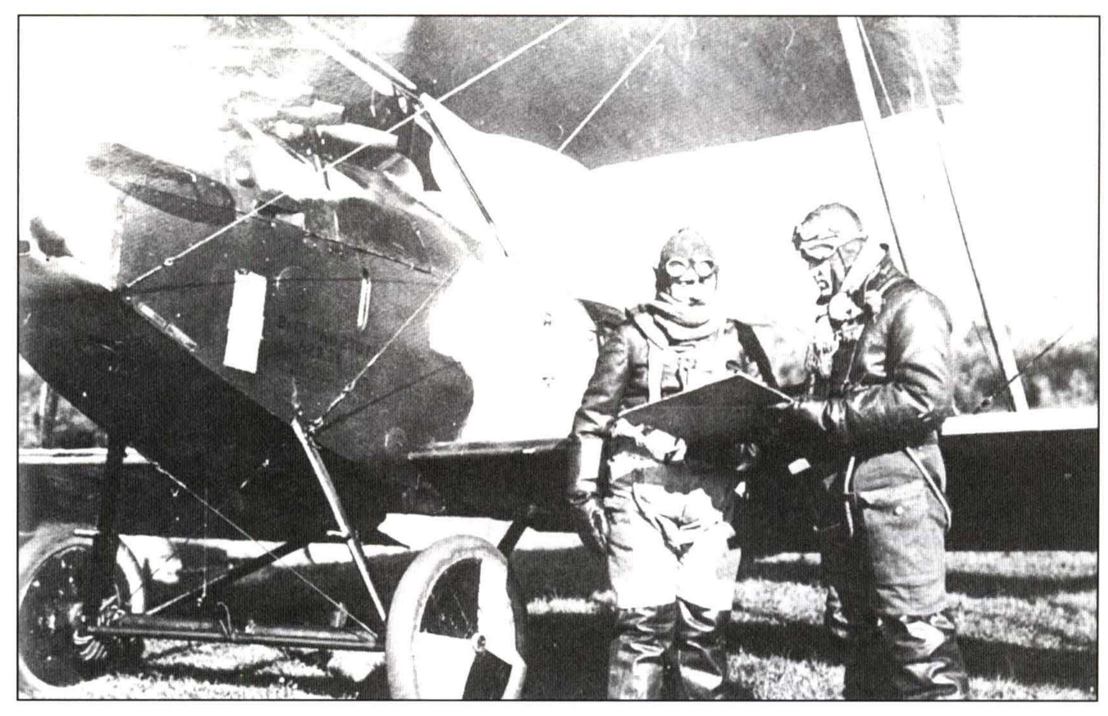
Bajo el mando cada vez más experimentado de Jindra, la *Flik* 1 realmente demostró su valía en 1916 y 1917 y estableció su reputación como probablemente la mejor unidad aérea completa que prestaba sus servicios en el frente oriental.

El éxito del mando de Jindra la *Flik 1* queda demostrado por las diversas condecoraciones como oficial al mando durante este periodo, incluidas la Medalla al Mérito Militar (dos veces) y la Orden de la Corona de Hierro, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas.

En enero de 1918 Jindra cambió finalmente de destino y se convirtió en el oficial al mando de la *Fliegerersatzkompanie* 11 *(Flek* 11), pero esta función con una unidad de sustitución sólo duró un breve espacio de tiempo antes de que se decidiera sensatamente que un oficial con la destacada capacidad de Jindra sería mejor aprovechado en una función más importante. De esta forma, Jindra se convirtió en el oficial al mando del *Fliegergruppe C*, un grupo de cinco escuadrones de bombarderos en el frente italiano, controlado directamente por el cuartel general del



El Leutnant (posteriormente Oberleutnant) in der Reserve Kurt Nachod, fotografiado en 1915, logró cinco victorias confirmadas y alcanzó la posición 42ª en la lista de ases austrohúngaros.



Dombrowski fue el piloto habitual de este Hansa-Brandenburg C I (429.36) mientras prestó sus servicios en la *Flik* 57Rb. Tanto el piloto como el observador llevan puestos los atalajes del paracaídas.

grupo de ejército del *Feldmarschall* (general) Boroevic. Sin embargo, antes de que pudiera asumir su nuevo puesto, Jindra resultó gravemente herido en un accidente de vuelo nocturno, que acabó de forma efectiva con la carrera de este destacado oficial en la I Guerra Mundial. En 1918 Jindra recibió por segunda vez la Cruz del Mérito Militar, 3ª Clase, con Condecoración de Guerra y Espadas y, como tal, fue uno de los únicos 18 oficiales de la LFT en recibir este doble honor.

Después del final de la I Guerra Mundial y tras la disolución del imperio austrohúngaro, Jindra se convirtió en checoslovaco y como tal fue el principal impulsor de la creación de una aviación checoslovaca, a cuyo mando finalmente llegó. Jindra murió en 1942.

Otros 11 hombres que volaron en el frente oriental se convirtieron en ases, aunque sólo siete de ellos lograron todas sus victorias sobre aquel frente. Se trata del Ofizzierstellvertreter Karl Kazsala (ocho victorias), el *Oberleutnant* in der Reserve Otto Jäger (siete), el *Oberleutnant* Roman Schmidt (seis), el Feldwebel Julius Busa, el *Oberleutnant* in der Reserve Kurt Nachod, el Feldwebel Augustin Novak y el Offizierstellvertreter Karl Urban (todos con cinco). Los otros cuatro, con algunas victorias en el frente italiano, fueron el Stabsfeldwebel Andreas Dombrowski (seis) el Offizierstellvertreter Friedrich Hefty, el Oberleutnant Karl Patzelt, el Oberleutnant Rudolf Szepessy-Sokol von Negyes et Reno (todos con cinco).



El Feldwebel (posteriormente Offizierstellvertreter) Friedrich Hefty, de la *Flik* 12, logró cinco victorias confirmadas y cuatro sin confirmar que le situaron en la posición 36ª en la lista de ases austrohúngaros.

LOS ASES DE LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y DE LA AVIACIÓN DE LA MARINA AUSTROHÚNGARAS

Puesto	Nombre y última graduación	Victorias (confirmadas/sin confirmar)
1	Hauptmann Godwin Brumowski	35/8
2	Offizierstellvertreter Julius Arigi	32
3	Oberleutnant in der Reserve Benno Fiala, Ritter von Fernbrugg	28/5
4	Oberleutnant Frank Linke-Crawford	27/1
5	Leutnant Post. Josef Kiss	19
6	Leutnant in der Reserve Franz Gräser	18/1
7	Feldwebel Eugen Bönsch	16/1
8	Stabsfeldwebel Stefan Fejes	16/4
9	Oberleutnant in der Reserve Ernst Strohschneider	15/1
10	Hauptmann Adolf Heyrowsky	12
11	Offizierstellvertreter Kurt Gruber	11
12	Oberleutnant Franz Rudorfer	11/2
13	Oberleutnant Friedrich Navratil	10
14	Hauptmann Raoul Stojsavljevic	10
15	Linienschiffsleutnant Gottfried Freiherr von Banfield	9/11
16	Hauptmann Otto Jindra	9
17	Oberleutnant Georg Kenzian Edler von Kenzianshausen	9
18	Offizierstellvertreter Karl Kaszala	8
19	Hauptmann Heinrich Kostrba	8
20	Oberleutnant AlexanderTahy	8
21	Stabsfeldwebel Ferdinand Udvardy	8
22	Oberleutnant in der Reserve Josef Friedrich	7
23	Oberleutnant in der Reserve Ludwig Hautzmayer	7
24	Oberleutnant in der Reserve Otto Jäger	7
25	Hauptmann Josef von Maier	7
26	Stabsfeldwebel Johann Risztics	7
27	Stabsfeldwebel Andreas Dombrowski	6
28	Hauptmann Johann Frint	6
29	Feldwebel Alexander Kasza	6
30	Hauptmann Karl Nikitsch	6
31	Oberleutnant Franz Peter	6
32	Oberleutnant in der Reserve Josef Pürer	6/1
33	Oberleutnant Roman Schmidt	6
34	Oberleutnant RudolfWeber	6
35	Feldwebel Julius Busa	5
36	Offizierstellvertreter Friedrich Hefty	5/4
37	Offizierstellvertreter Julius Kowalczik	5
38	Feldwebel Franz Lahner	5
39	Fregattenleutnant Friedrich Lang	5
40	Stabsfeldwebel Johann Lasi	5
41	Oberleutnant in der Reserve Bela Macourek	5
42	Oberleutnant in der Reserve Kurt Nachod	5
43	Feldwebel Augustin Novak	5/1
44	Oberleutnant Karl Patzelt	5
45	Leutnant in der Reserve Alois Rodlauer	5
46	Oberleutnant Rudolf Szepessy-Sokoll von Negyes et Reno	5
47	Feldwebel KarlTeichmann	5
48	Offizierstellvertreter Karl Urban	5
49	Offizierstellvertreter FranzWognar	5

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



La I Guerra Mundial fue el conflicto que marcó el final del Imperio Austrohúngaro, que durante siglos había dominado Europa central. En 1914 las fuerzas armadas del Imperio eran grandes, pero estaban deficientemente adiestradas y, en general, escasamente equipadas. La aviación sólo disponía de 35 aviones al estallar la guerra, complementados por la adquisición de aviones alemanes, muy pocos de primera calidad. De esta forma, los aviadores del Imperio Austrohúngaro que operaron en el frente oriental tuvieron suerte al principio de enfrentarse a pequeños grupos de aviones incluso más obsoletos. Los pilotos austrohúngaros, mandados por ases como Godwin Brumowski, Otto Jindra, Benno Fiala y Kurt Gruber, y que volaron en condiciones operativas, climatológicas y geográficas extremadamente difíciles, fueron al mismo tiempo valientes y eficaces. Ésta es su historia largo tiempo olvidada.

